ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2015/1227

ze dne 23. července 2014

o státní podpoře SA.22614 (C 53/07) poskytnuté Francií ve prospěch Obchodní a průmyslové komory Pau-Béarn a společností Ryanair, Airport Marketing Services a Transavia

(oznámeno pod číslem C(2014) 5085)

(Pouze francouzské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy ([1]),

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s těmito články ([2]), a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

1) Dopisem ze dne 25. ledna 2007 francouzské orgány oznámily Komisi v souladu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“) opatření ve prospěch společnosti Airport Marketing Services (dále jen „AMS“), dceřiné společnosti společnosti Ryanair ve 100 % vlastnictví, ve formě smlouvy o marketingových službách uzavřené s touto společností. Francouzské orgány oznámily toto opatření jako státní podporu. Protože francouzské orgány toto opatření již provedly, Komise je zaevidovala do registru protiprávních podpor pod číslem NN 12/07.

2) Na žádost francouzských orgánů proběhla pracovní jednání s útvary Komise ve dnech 20. února 2007 a 16. července 2007.

3) Dopisem ze dne 26. února 2007 vyzvala Komise francouzské orgány, aby jí poskytly doplňující informace. Jelikož tato výzva zůstala bez odpovědi ve stanovené lhůtě, byla dne 15. června 2007 zaslána francouzským orgánům upomínka. Dopisem ze dne 12. července 2007 poskytly francouzské orgány požadované informace.

4) Dopisem ze dne 28. listopadu 2007 oznámila Komise francouzským orgánům své rozhodnutí zahájit formální vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU.

5) Rozhodnutí Komise o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* dne 15. února 2008 ([3]). Komise vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek k předmětnému opatření.

6) Dne 18. prosince 2007 a 29. ledna 2008 požádaly francouzské orgány o prodloužení lhůty, která jim byla stanovena k předložení jejich připomínek k rozhodnutí o zahájení řízení. Dopisy ze dne 4. ledna 2008 a 1. února 2008 Komise souhlasila, aby byla tato lhůta prodloužena až do dne 28. února 2008.

7) Připomínky francouzských orgánů byly Komisi předány dne 2. června 2008.

([1]) S účinkem od 1. prosince 2009 se články 87 a 88 Smlouvy o ES staly články 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie („SFEU“). Oba soubory ustanovení jsou v zásadě identické. Pro účely tohoto rozhodnutí se případné odkazy na články 107 a 108 SFEU vykládají jako odkazy na články 87 a 88 Smlouvy o ES. SFEU rovněž zavedla některé terminologické změny, jako je nahrazení pojmu „Společenství“ pojmem „Unie“, „společný trh“ pojmem „vnitřní trh“ a „Soud prvního stupně“ pojmem „Tribunál“. Pojmy SFEU se použijí v celém tomto rozhodnutí.

([2]) Úř. věst. C 41, 15.2.2008, s. 11 a Úř. věst. C 96, 31.3.2012, s. 22.

([3]) Úř. věst. C 41, 15.2.2008, s. 11.

8) Komise obdržela dne 25. února 2008 připomínky Obchodní a průmyslové komory Pau-Béarn ([4]) (Chambre de Commerce et d'Industrie de Pau-Béarn, dále jen „CCIPB"). Dopisy ze dne 14. března 2008 obdržela připomínky společnosti AMS ([5]), letecké společnosti Ryanair a sdružení evropských leteckých společností (Association of European Airlines, dále jen „AEA") a dopisem ze dne 19. března 2008 ([6]) letecké společnosti Air France. Dopisem ze dne 11. června 2008 předala Komise tyto připomínky Francii a umožnila se jí k nim vyjádřit.

9) Dopisem ze dne 7. července 2008 informovaly francouzské orgány Komisi, že se k připomínkám třetích stran nebudou vyjadřovat.

10) Na žádost francouzských orgánů proběhlo dne 4. listopadu 2008 jednání mezi útvary Komise a zástupci CCIPB. Během jednání Komise informovala francouzské orgány, že najala nezávislého konzultanta, aby jí pomohl analyzovat předmětné smlouvy (dále jen „konzultant"). Konzultant předal svou zprávu dne 30. března 2011.

11) Dopisem ze dne 17. března 2011 požádala Komise francouzské orgány, aby poskytly doplňující informace. Dopisem ze dne 13. dubna 2011 požádaly francouzské orgány o prodloužení lhůty do 1. června 2011 a útvary Komise s touto lhůtou vyslovily souhlas dopisem ze dne 6. května 2011. Francouzské orgány poskytly svou odpověď dopisem ze dne 30. května 2011.

12) Dopisem ze dne 11. dubna 2011 vyzvala Komise společnost Ryanair k poskytnutí doplňujících informací. Společnost Ryanair odpověděla dopisem ze dne 31. srpna 2011. Komise předala tyto připomínky Francii k vyjádření dopisem ze dne 11. října 2011. Dopisem ze dne 21. listopadu 2011 informovaly francouzské orgány Komisi, že se k těmto připomínkám nepřejí vyjádřit.

13) Dopisem ze dne 25. ledna 2012 oznámila Komise Francii své rozhodnutí rozšířit formální vyšetřovací řízení zahájené v roce 2007 na různá opatření ve prospěch leteckých společností, které používají letiště Pau, a ve prospěch správce tohoto letiště. Rozhodnutí Komise bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* dne 31. března 2012 ([7]). Komise vyzvala zúčastněné strany, aby předložily své připomínky k předmětným opatřením.

14) Dopisem ze dne 22. února 2012 požádala Komise francouzské orgány, aby poskytly doplňující informace. Dne 28. února 2012 požádaly francouzské orgány o prodloužení lhůty, která jim byla stanovena k předložení jejich připomínek k rozhodnutí ze dne 25. ledna 2012, a lhůty, která jim byla stanovena v dopise Komise ze dne 22. února 2012. Komise souhlasila, aby tyto lhůty byly prodlouženy až do dne 27. března 2012. Dopisem ze dne 29. března 2012 poskytly francouzské orgány svou odpověď na dopis Komise ze dne 22. února 2012 a své připomínky k rozhodnutí o rozšíření řízení.

15) V rámci rozšíření řízení obdržela Komise připomínky CCIPB dne 30. dubna 2012 ([8]), společnosti AMS dne 30. dubna 2012 ([9]) a letecké společnosti Ryanair dne 30. dubna 2012 ([10]). Komise předala tyto připomínky Francii k vyjádření dopisem ze dne 31. května 2012. Dopisem ze dne 13. června 2012 Francie uvedla, že nemá žádné připomínky.

16) Dopisem ze dne 26. dubna 2012 požádala Komise francouzské orgány, aby poskytly doplňující informace. Francouzské orgány poskytly svou odpověď dopisem ze dne 10. května 2012.

17) Dopisem ze dne 10. dubna 2013 zaslala společnost Ryanair Komisi dvě zprávy připravené společností Oxera a jednu analýzu vypracovanou profesorem Damienem P. McLoughlinem. Dopisem ze dne 3. května 2013 zaslala Komise tyto dokumenty francouzským orgánům k vyjádření. Dopisem ze dne 7. června 2013 Francie uvedla, že nemá žádné připomínky.

([4]) Dne 14. dubna 2008 požádala Komise CCIPB o nedůvěrnou verzi jejích připomínek. Dne 16. dubna 2008 CCIPB potvrdila, že její připomínky neobsahují důvěrné údaje, které by nebylo možno předat francouzským orgánům.

([5]) Dne 10. dubna 2008 požádala Komise společnost AMS o nedůvěrnou verzi jejích připomínek. Dne 19. května 2008 předala společnost AMS Komisi nedůvěrnou verzi svých připomínek.

([6]) Dopisem ze dne 13. března 2008 požádala společnost Air France o prodloužení lhůty pro zaslání svých připomínek k rozhodnutí ze dne 28. listopadu 2007 a Komise s tímto prodloužením souhlasila dne 17. března 2008.

([7]) Úř. věst. C 96, 31.3.2012, s. 22.

([8]) Dne 14. května 2012 CCIPB potvrdila, že její připomínky neobsahují důvěrné údaje, které by nebylo možno předat francouzským orgánům.

([9]) Dne 1. května 2012 předala společnost AMS Komisi nedůvěrnou verzi svých připomínek.

([10]) Společnost Ryanair potvrdila, že její připomínky neobsahují žádné důvěrné údaje.

18) Dopisem ze dne 14. listopadu 2013 požádala Komise Francii o doplňující informace.

19) Dopisem ze dne 16. prosince 2013 zaslala Komise francouzským orgánům zprávu konzultanta k vyjádření. Francie neposkytla ve stanovené lhůtě žádné připomínky.

20) Dne 19. prosince 2013 požádala Francie o prodloužení lhůty, která jí byla stanovena na odpověď k žádosti o informace ze dne 14. listopadu 2013. Komise souhlasila, aby tato lhůta byla prodloužena až do dne 23. ledna 2014. Jelikož v této lhůtě nepřišla žádná odpověď, Komise zaslala Francii upomínku dopisem ze dne 24. ledna 2014 a stanovila dodatečnou lhůtu v délce deseti pracovních dnů. Francie poskytla svou odpověď dopisem ze dne 6. února 2014.

21) Komise obdržela připomínky společnosti Ryanair dne 20. prosince 2013, 17. ledna 2014 a 31. ledna 2014. Tyto připomínky byly předány Francii dopisy ze dne 9. ledna 2014, 23. ledna 2014 a 4. února 2014. Dopisy ze dne 29. ledna 2014, 3. února 2014 a 21. května 2014 informovala Francie Komisi, že k nim nevznáší žádné připomínky.

22) Po přijetí pokynů Unie ke státní podpoře letišť a leteckých společností ([11]) (dále jen „nové pokyny“) vyzvala Komise dne 24. února, 13. března a 19. března 2014 Francii a zúčastněné strany k podání připomínek ohledně uplatnění nových pokynů na tento konkrétní případ. Francie předložila své připomínky dne 19. března 2014.

23) Dne 15. dubna 2014 byla dále zveřejněna v *Úředním věstníku Evropské unie* ([12]) výzva členským státům a zúčastněným stranám, aby předložily své připomínky, a to včetně tohoto případu, s ohledem na vstup nových pokynů v platnost. Ve stanovené lhůtě předložily připomínky společnost Air France, nevládní organizace Transport & Environment a CCIPB. Dopisem ze dne 28. května 2014 předala Komise tyto připomínky francouzským orgánům. Dopisem ze dne 6. června 2014 informovala Francie Komisi, že k nim nevznáší žádné připomínky.

24) Dopisem ze dne 27. února 2014 požádala Komise Francii o doplňující informace. Dne 17. března 2014 požádala Francie o prodloužení lhůty, která jí byla stanovena na odpověď k žádosti o informace ze dne 27. února 2014. Komise souhlasila, aby tato lhůta byla prodloužena až do dne 27. dubna 2014. Francie poskytla svou odpověď dopisem ze dne 25. dubna 2014 ([13]).

25) Dopisem ze dne 16. května 2014 požádala Komise Francii o doplňující informace. Francie poskytla svou odpověď dopisem ze dne 6. června 2014.

2. **OBECNÉ INFORMACE O LETIŠTI**

26) Jak je uvedeno v rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení, letiště Pau-Pyrénées (dále jen „letiště Pau“) se nachází v departementu Pyrénées-Atlantiques regionu Aquitaine.

27) Toto letiště vlastnil původně stát, který svěřil jeho provozování CCIPB na základě koncese veřejného zařízení udělené až do 31. prosince 2015 meziresortní vyhláškou ze dne 12. března 1965 (dále jen „vyhláška z roku 1965“), ke které jsou připojeny zadávací podmínky, kterými se stanoví zejména povinnosti jak státu, tak CCIPB. Meziresortní vyhláška a zadávací podmínky koncese byly postupně změněny čtyřmi dodatky.

28) CCIPB je součástí sítě obchodních a průmyslových komor. Obchodní a průmyslové komory jsou ve Francii veřejnoprávní instituce správní povahy. Obchodní a průmyslová komora obvykle zastupuje obecné zájmy obchodu, průmyslu a služeb ve svém obvodě. Úkoly a pravomoci obchodních a průmyslových komor stanoví zákon a komory podléhají správnímu a finančnímu dohledu státu prostřednictvím ministerstva financí a výstavby a ministerstva plánování a územní správy, z nichž každé jedná v oblasti svých pravomocí. Podle článku R 712-2 obchodního zákoníku „*dohled nad regionálními obchodními a průmyslovými komorami a nad územními obchodními a průmyslovými komorami vykonává prefekt regionu za asistence regionálního správce veřejných financí*“. Dohlížecí orgán musí být informován o určité kategorii důležitých usnesení, jež jsou stanovena právními předpisy (a která se týkají např. rozpočtu, uzavření půjčky, poskytnutí záruk třetím stranám, postoupení majetku, převzetí nebo rozšíření finančního podílu v občanskoprávních nebo obchodních společnostech atd.). Tyto akty smí být provedeny pouze za podmínky, že byly předloženy dohlížecímu orgánu, který má pravomoc je zamítnout. V čele obchodních a průmyslových komor stojí shromáždění volené ze zástupců podniků jejich obvodu.

([11]) Úř. věst. C 99, 4.4.2014, s. 3.
([12]) Úř. věst. C 113, 15.4.2014, s. 30.
([13]) Společně s tímto dopisem Francie předala rovněž zprávu CCIPB s uvedením, že francouzské orgány nesdílejí posouzení, které obsahuje. Tato zpráva v každém případě v podstatě opakuje připomínky, které CCIPB předala přímo Komisi.

29) Správa letiště Pau vede vlastní účetnictví, které je oddělené od všeobecného účetnictví CCIPB.

30) V rámci provedení článku 28 zákona 2004-809 ze dne 13. srpna 2004 o svobodách a odpovědnostech místních samospráv převedl stát dne 1. ledna 2004 vlastnictví letiště na seskupení samosprávných územních celků, a to na smíšené sdružení letiště Pau-Pyrénées (Syndicat mixte de l'aéroport Pau-Pyrénées – dále jen „smíšené sdružení"), jehož členy jsou regionální rada regionu Aquitaine, generální rada departementu Pyrénées-Atlantiques, sdružení obcí aglomerace Pau s názvem Porte des Pyrénées a 14 sdružení obcí. Za tímto účelem byla mezi státem a smíšeným sdružením uzavřena úmluva, která vstoupila v platnost dne 1. března 2007. Tato úmluva byla změněna dodatkem ze dne 12. srpna 2009.

31) Tím, že se smíšené sdružení stalo majitelem letiště, nahradilo stát jako pověřující orgán. Podle ustanovení článku 28-VI-2° výše uvedeného zákona ze dne 13. srpna 2004 převzalo předchozí smlouvy, a to zejména smlouvu o koncesi uzavřenou s CCIPB. CCIPB tak zůstala před a po převedení vlastnictví na smíšené sdružení provozovatelem letiště.

32) Letiště přijímá jak civilní, tak vojenská letadla. Následující tabulka uvádí celkový počet cestujících, kteří v období 2000–2013 z letiště odletěli nebo na něj přiletěli.

Tabulka 1

Provoz na letišti Pau (počet cestujících) v období 2000–2013

Rok	Celkový počet
2000	613 333
2001	600 084
2002	585 410
2003	682 428
2004	720 588
2005	729 409
2006	763 942
2007	763 018
2008	817 511
2009	691 037
2010	673 697
2011	641 496
2012	609 535
2013	645 577

Zdroj: údaje poskytnuté Francií a internetové stránky CCIPB

33) Společnost Ryanair zahájila činnost na letišti Pau v dubnu roku 2003. Během zkoumaného období (od roku 2003 do roku 2011) provozovala společnost Ryanair letecké spoje do Londýna, Charleroi, Bristolu a Beauvais.

34) V roce 2010 představovaly lety zajišťované společností Ryanair přibližně 16 % všech cestujících na letišti. Po uplynutí svých smluvních závazků s letištěm dne 1. dubna 2011 společnost Ryanair své lety do Pau ukončila.

35) Kromě společnosti Ryanair je hlavní komerční leteckou společností, která využívá letiště Pau, společnost Air France. Air France provozuje většinu leteckých spojů s odletem z Pau a představuje většinu provozu tohoto letiště (přibližně 80 % cestujících).

36) Během zkoumaného období používaly letiště další letecké společnosti, a to zejména Transavia CV (dále jen „Transavia"), což je dceřiná společnost skupiny Air France KLM.

3. OPATŘENÍ, KTERÁ BYLA PŘEDMĚTEM ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ, A ZPRÁVA KONZULTANTA

37) Opatření, která jsou předmětem rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení, se týkala zejména provozování spoje mezi letištěm Pau a letištěm Londýn Stansted. Jednalo se na jedné straně o smlouvu o marketingových službách uzavřenou mezi CCIPB a společností AMS v dubnu roku 2005 a na druhé straně o smlouvu o letištních službách uzavřenou mezi CCIPB a společností Ryanair ve stejný okamžik. Obě výše uvedené smlouvy (dále jen „smlouvy z roku 2005") byly podepsány dne 30. června 2005 a uzavřeny na dobu pěti let s možností prodloužení na dalších pět roků.

3.1 *SMLOUVY Z ROKU 2005 UZAVŘENÉ SE SPOLEČNOSTMI AMS A RYANAIR*

3.1.1 SMLOUVA O MARKETINGOVÝCH SLUŽBÁCH UZAVŘENÁ SE SPOLEČNOSTÍ AMS PRO LETECKÝ SPOJ PAU – LONDÝN STANSTED

38) AMS je dceřinou společností společnosti Ryanair a má výhradní licenci na nabízení marketingových služeb na internetových stránkách společnosti Ryanair www.ryanair.com. Smlouva o marketingových službách na internetu uzavřená se společností AMS (dále jen „smlouva o marketingových službách z roku 2005"), kterou Francie oznámila, upřesňuje: „*Tato smlouva spočívá na závazku společnosti Ryanair provozovat každodenně letecký spoj mezi Pau a Londýnem (Stansted)*" (článek 1). Předmětem smlouvy o marketingových službách je „*stanovit podmínky, za jakých bude společnost Airport Marketing Services poskytovat CCIPB specifické marketingové služby s cílem propagovat turistickou a podnikatelskou přitažlivost města Pau a oblasti Béarn*", a smlouva upřesňuje, že „*hlavním nástrojem pro poskytování marketingových služeb na základě této smlouvy jsou internetové stránky http://www.ryanair.com, které umožňují přímé zaměření na potenciální cestující nízkonákladové letecké společnosti Ryanair*" (článek 1.1).

39) Smlouva o marketingových službách z roku 2005 stanoví způsoby, jakými společnost AMS provádí určité reklamní kampaně na internetových stránkách společnosti Ryanair ([14]). Všechny tyto služby spočívají:

— „*ve vhodném prostoru na stránce odpovídající destinaci Pau na internetových stránkách http://www.ryanair.com v rozsahu pěti (5) odstavců o 150 slovech v oddílu ‚Airport marketing Services Top Fine Things To Do' (pět věcí, které by vám v Pau neměly uniknout) (cena jednoho odstavce za rok podle sazebníku: 20 000 EUR)*",

— „*ve vhodném prostoru v pravém sloupci na stránce odpovídající destinaci Pau na internetových stránkách http://www.ryanair.com pro umístění jednoho (1) odkazu na internetové stránky určené CCIPB (cena za odkaz a rok podle sazebníku: 15 000 EUR)*",

— „*ve vhodném prostoru v oddílu ‚Top Five Things To Do' na stránce odpovídající destinaci Pau na internetových stránkách http://www. ryanair.com pro umístění sedmi (7) odkazů na internetové stránky určené CCIPB (cena za odkaz a rok podle sazebníku: 10 000 EUR)*",

— „*v umístění po dobu čtyřiceti pěti (45) dnů ročně odkazu na internetové stránky určené CCIPB na domovské stránce v angličtině internetových stránek http://www.ryanair.com (cena za den podle sazebníku: 6 000 EUR) (článek 3)*".

40) Na základě této smlouvy se CCIPB zavázala hradit společnosti AMS částku 437 000 EUR ročně, a to každý rok po celou dobu plnění smlouvy.

3.1.2 SMLOUVA O LETIŠTNÍCH SLUŽBÁCH UZAVŘENÁ SE SPOLEČNOSTÍ RYANAIR PRO LETECKÝ SPOJ PAU – LONDÝN STANSTED

41) Smlouva o letištních službách (dále jen „smlouva o letištních službách z roku 2005") uzavřená se společností Ryanair stanoví způsoby, jakými dopravce může využívat infrastrukturu letiště Pau, a to zejména pokud jde o pozemní odbavení a používání jemu vyhrazených prostor. Tato smlouva se týká leteckého spoje Londýn Stansted – Pau, na kterém byl provoz zahájen v dubnu roku 2003. Nahrazuje původní smlouvu uzavřenou dne 28. ledna 2003, která byla dne 3. května 2005 zrušena správním soudem města Pau.

42) Předmětem této smlouvy je „*stanovit jak finanční, tak provozní podmínky, za nichž se společnost Ryanair zavazuje zprovoznit a zajišťovat mezinárodní komerční lety s odlety z letiště a s přílety na něj. Smlouva […] navíc stanoví podmínky pro přistání, handlingové a další služby, které letiště společnosti Ryanair nabízí*" (článek 1.1 a 1.2).

([14]) http://www.ryanair.com

43) Podle článku 4 smlouvy o letištních službách z roku 2005 zajistí společnost Ryanair pravidelné a každodenní letecké služby na spoji Londýn – Pau a bude letišti hradit poplatky, které jsou podrobně uvedeny v článku 7.1 (regulované letecké poplatky) a článku 7.2 (neregulované letecké poplatky).

3.2 *ZPRÁVA KONZULTANTA*

44) Konzultant ve své zprávě zejména přezkoumal povahu marketingových služeb a jednotlivé položky letištních služeb, jež jsou předmětem smluv uzavřených CCIPB s leteckými společnostmi, a to zejména smluv z roku 2005, které obchodní a průmyslová komora uzavřela se společnostmi Ryanair a AMS ([15]).

3.2.1 SMLOUVY O MARKETINGOVÝCH SLUŽBÁCH UZAVŘENÉ SE SPOLEČNOSTMI RYANAIR A AMS

45) Konzultant provedl shrnutí všech smluv o marketingových službách letiště Pau, které CCIPB podepsala mezi rokem 2003 a rokem 2008 se společnostmi Ryanair a AMS, přičemž předmětem rozhodnutí o zahájení řízení jsou pouze smlouvy z roku 2005.

46) Konzultant zejména:

— ověřil, do jaké míry odpovídají sazby stanovené ve smlouvách o marketingových službách sazbám uváděným na internetových stránkách společnosti AMS (http://airportmarketingservices.com/pdfs/ratecard.pdf). Podle konzultanta sazby stanovené na internetových stránkách společnosti AMS odpovídají sazbám stanoveným ve smlouvě o marketingových službách z roku 2005,

— analyzoval vzájemnou vazbu mezi částkami účtovanými společností AMS a mírou činnosti společnosti Ryanair v Pau. Podle konzultanta se stanovení sazeb za marketingové služby zřejmě vyvíjí podle vývoje počtu uskutečněných letů,

— porovnal služby poskytované CCIPB společností AMS s jinými marketingovými službami na internetu, které jsou obvykle nabízeny v přibližně stejných podobách.

47) Konzultant vyjádřil pochybnosti ohledně zájmu CCIPB na podepsání smlouvy o nákupu takových marketingových služeb, a to z následujících důvodů. Za prvé se u internetových stránek společnosti Ryanair jedná především o stránky určené k prodeji letenek, a nikoli o obecné stránky věnované prodeji zájezdů. Internetové stránky společnosti Ryanair jsou tak podle konzultanta srovnatelné s internetovými stránkami jiných leteckých společností, které obvykle poskytují jen omezený prostor placené reklamě a na nichž letiště neinzerují. Za druhé konzultant zjišťuje, že letiště nelze srovnávat s jinými potenciálními inzerenty na internetových stránkách leteckých společností, jako je společnost Ryanair, protože služby poskytované letištěm cestujícím společnosti Ryanair jsou již svou povahou neoddělitelné od služeb poskytovaných samotnou společností Ryanair, a to na rozdíl od návazných služeb, jako je ubytování nebo půjčování aut. Nakonec konzultant obecně vyjadřuje pochybnosti o racionálnosti chování letišť, která by utrácela vlastní peníze u leteckých společností, aby přilákala zákazníky na lety, které je dopravně obsluhují, a z těchto dodatečných cestujících by přitom měly přímý prospěch dotčené letecké společnosti.

48) Z těchto důvodů dochází konzultant k závěru, že letiště má pouze velmi omezený obchodní zájem na tom, aby bylo inzerentem na internetových stránkách společnosti Ryanair.

49) Na druhé straně podle konzultanta i v případě, že by takový zájem existoval, jeho míru nezjišťují ani letiště a ani společnost Ryanair. Konzultant dále zaznamenává, že marketingová informace na internetových stránkách společnosti je poměrně krátká a málo propracovaná a že v případě, pokud by tato reklama byla považována za účinnou (ať již letištěm nebo společností Ryanair), bylo by již investováno do zlepšení její kvality a vzhledu. Konzultant dochází z uvedeného k závěru, že smluvní strany nepovažují obchodní hodnotu marketingových služeb za klíčový prvek.

50) Podle názoru konzultanta by naopak cílový region mohl mít skutečný prospěch z reklamních kampaní, které podněcují zákazníky společnosti Ryanair, aby v něm strávili delší dobu nebo na místě zvýšili svou spotřebu. Protože smlouva byla ale podepsána mezi CCIPB a společností Ryanair nebo její dceřinou společností, konzultant soudí, že z analýzy smlouvy je nutno vyloučit případné přínosy pro region.

51) Nesoulad mezi velmi neklidnou povahou trhu on-line marketingu a pevně stanoveným sazebníkem společnosti AMS navíc vyvolává podle konzultanta otázky ohledně skutečného předmětu činnosti tohoto podniku. Smlouva se společností AMS je podle společnosti Ryanair nepovinná a správci letišť by ji nepodepisovali, pokud by neměla obchodní hodnotu. Konzultant si přesto klade otázku o tlaku vyvíjeném společností Ryanair během jednání s letištěm ve spojení s provozováním leteckých spojů, a to zejména v případě, kdy o přítomnost společnosti Ryanair navzájem soutěží několik blízkých letišť (např. Tarbes a Biarritz v případě Pau).

([15]) Konzultant ve své zprávě přezkoumal různé smlouvy o marketingových službách uzavřené mezi CCIPB a společnostmi Ryanair a AMS a smlouvu uzavřenou se společností Transavia za období 2002–2008, smlouvy o letištních službách uzavřené mezi rokem 2002 a rokem 2005, finanční výsledky letiště mezi rokem 2002 a rokem 2007 a dopad leteckého spoje Pau – Londýn Stansted provozovaného společností Ryanair na účty letiště mezi rokem 2003 a rokem 2008. Tato zpráva má tak větší záběr, než je předmět rozhodnutí o zahájení řízení.

52) Ze všech těchto skutečností podle konzultanta vyplývá, že nevyslovenou strategií společnosti Ryanair při uzavírání smluv o marketingových službách je získat od letiště dotaci, aby mohla udržovat své ceny na nízké úrovni.

3.2.2 SMLOUVA O MARKETINGOVÝCH SLUŽBÁCH UZAVŘENÁ SE SPOLEČNOSTÍ TRANSAVIA

53) Konzultant rovněž přezkoumal smlouvu o marketingových službách uzavřenou v roce 2006 mezi CCIPB a leteckou společností Transavia. Tato smlouva nebyla předmětem rozhodnutí o zahájení řízení.

3.2.3. SMLOUVY O LETIŠTNÍCH SLUŽBÁCH

54) Konzultant provedl analýzu různých smluv o letištních službách podepsaných mezi CCIPB a jednotlivými leteckými společnostmi (tj. Ryanair, Air France a Transavia) během období od roku 2003 do roku 2005.

55) Podle konzultanta se ceny letištních služeb vyvíjejí takto: cena regulovaných poplatků (poplatek za světelnou signalizaci, poplatek za přistání, poplatek za parkování a poplatek za cestující) vyplývá ze sazebníku, který platí pro všechny letecké společnosti. Sazba každého poplatku se každoročně aktualizuje pomocí míry, jež závisí na jednání v rámci hospodářské poradní komise letiště. Podle konzultanta tak není možné, aby mezi leteckými společnostmi existoval rozdíl v sazbách za regulované služby.

56) Pokud jde o cenu neregulovaných poplatků (handlingové letištní služby), tak ta se podle konzultanta liší podle jednotlivých leteckých společností a je výsledkem dvoustranných obchodních vyjednávání.

57) Konzultant vypracoval srovnání mezi neregulovanými službami účtovanými společnosti Ryanair a stejnými službami účtovanými jiným leteckým společnostem (Air France a Transavia). Toto srovnání je založeno jak na povaze služby, tak na uplatňované ceně.

58) Konzultant zjistil, že handlingové služby stanovené ve smlouvách těchto dvou společností jsou řádně plněny a že existuje skutečný rozdíl v povaze služeb poskytovaných různým společnostem. Společnost Air France využívá úplnějšího souboru služeb. Společnost Ryanair dále hradí nižší paušál než Transavia (avšak za rozsáhlejší činnost).

59) Podle konzultanta, který porovnal sazby uplatňované paušálně u společností Ryanair a Transavia a sazbu uplatňovanou u společnosti Air France za poskytování srovnatelných služeb v rámci srovnatelné obecné služby, společnost Ryanair nicméně využívá nižší sazbu ([…] (*) EUR), než je sazba uplatňovaná u společnosti Air France ([…] EUR) nebo Transavia ([…] EUR). Hrazená cena tak údajně představuje […] % ceny hrazené jinými společnostmi.

60) Podle Francie neshrnuje srovnání letištních služeb v případě neregulovaných služeb, jak jej vypracoval konzultant, řádně výsledky různých jednání vedených CCIPB. Francie uvádí několik příkladů, které toto stanovení sazeb odůvodňují, a to zejména v případě, kdy společnosti Ryanair nejsou zajišťovány určité služby, které jsou poskytovány společnosti Air France.

4. OPATŘENÍ, KTERÁ BYLA PŘEDMĚTEM ROZHODNUTÍ O ROZŠÍŘENÍ ŘÍZENÍ

61) Komise usoudila, že je nutno formální vyšetřovací řízení rozšířit a přezkoumat všechny smlouvy uzavřené CCIPB se společnostmi AMS a Ryanair během celého období, kdy společnost Ryanair působila na letišti Pau (od roku 2003 do roku 2011), aby se zjistilo, zda smlouvy, které CCIPB uzavřela se společnostmi Ryanair a AMS, neobsahují státní podporu.

62) Komise rovněž rozhodla rozšířit formální vyšetřovací řízení na smlouvu, již CCIPB podepsala dne 23. ledna 2006 s leteckou společností Transavia, a také na různé finanční příspěvky poskytnuté letišti veřejnoprávními subjekty během zkoumaného období, jejichž seznam poskytla Francie Komisi dopisem ze dne 30. května 2011.

63) Tato opatření jsou podrobně popsána níže v oddílech 4.1 až 4.3.

(*) Důvěrné informace

4.1 *SMLOUVY UZAVŘENÉ MEZI CCIPB A SPOLEČNOSTMI RYANAIR A AMS*

64) Rozhodnutí o rozšíření řízení zahrnuje různé smlouvy uzavřené CCIPB se společnostmi Ryanair a AMS mezi rokem 2003 a rokem 2011.

4.1.1 SMLOUVA ZE DNE 28. LEDNA 2003

65) Smlouva podepsaná dne 28. ledna 2003 byla uzavřena přímo mezi CCIPB a společností Ryanair (a nikoliv společností AMS). Tato smlouva obsahuje ustanovení o letištních a marketingových službách.

66) V článku 2 smlouvy jsou uvedeny povinnosti společnosti Ryanair vůči CCIPB a výše letištních poplatků. V článku 3 smlouvy jsou upřesněny povinnosti CCIPB, a zejména je zde doslova uvedeno, že obchodní a průmyslová komora musí plně na vlastní náklady:

a) *„poskytovat nebo zajistit poskytování služeb letištních terminálů/infrastruktur pro služby popsané zejména v příloze A;*

b) *plnit funkce popsané zejména v příloze B v oblasti vztahů s veřejností a marketingu;*

c) *po podepsání smlouvy uhradit společnosti Ryanair paušální částku ve výši osmdesáti tisíc EUR (80 000 EUR) na zahájení tohoto nového spoje;*

d) *vzhledem k propagaci, které se dostalo letišti Pau díky internetovým odkazům poskytnutých komoře CCIPB na internetových stránkách společnosti Ryanair, reklamě v tisku uvádějící nízké ceny uplatňované při odletech z letiště Pau nebo u letů, u nichž je cílovou destinací, a díky dalším prostředkům vybraným společností Ryanair, jako je rozhlasová, televizní a venkovní reklama, hradit společnosti Ryanair částku jedenácti EUR (11 EUR) za cestujícího odlétajícího z letiště Pau v rámci zajišťovaných služeb, a to měsíčně k datu splatnosti a/nebo odečtením z plateb, které společnost Ryanair hradí CCIPB na základě ustanovení výše uvedeného čl. 2 písm. b), přičemž stropní hodnota je stanovena na čtyři sta tisíc EUR (400 000 EUR) za rok a za každodenní rotaci letových služeb;*

e) *tato smlouva platí výlučně pro letecký spoj Pau – Londýn na základě minimálně jednoho letu denně a 364 dnů v roce. Pokud se letecký spoj mezi Pau a Londýnem rozvine tak, že se bude nabízet několik letů denně, CCIPB nebude hradit žádný příplatek. Pokud se na základě společné dohody otevřou další spoje do Německa, Belgie, Irska nebo Itálie, bude tato smlouva převzata a pro zahájení jejich provozu bude uhrazena stejná částka ve výši osmdesáti tisíc EUR (80 000 EUR) se stropní hodnotou ve výši čtyři sta tisíc EUR (400 000 EUR) vypočítávanou na základě jedenácti EUR (11 EUR) za odlétajícího cestujícího. Každý nový spoj bude předmětem nové smlouvy nebo dodatku k této smlouvě…“.*

67) V příloze A je uveden seznam handlingových služeb na letišti a návazných služeb poskytovaných u letů zajišťovaných společností Ryanair. Příloha B obsahuje ustanovení ohledně funkcí zajišťovaných letištěm v oblasti vztahů s veřejností, prodeje a marketingu. V části věnované prodeji a marketingu je zejména uvedeno:

„Letiště poskytuje společnosti Ryanair podporu a asistenci při prodejích, které pravidelně organizuje ve spádové oblasti letiště, a to zejména bezplatné poskytnutí kanceláře, telefonní linky a faxu pracovnímu týmu společnosti Ryanair. Letiště posoudí všechny reklamní možnosti (venkovní reklama, reklama v tisku, televizi, rozhlasu atd.), které bude v regionu považovat za zajímavé pro společnost Ryanair…“.

68) Správní soud ve městě Pau tuto smlouvu zrušil dne 3. května 2005 ([16]) s tímto odůvodněním:

„Zjištěná […] nevyváženost mezi vzájemnými závazky smluvních stran úmluvy, a to vzhledem k nepřesné povaze závazků připadajících společnosti Ryanair Limited, pokud jde o turistickou propagaci města Pau v zahraničí, a vzhledem ke skutečnosti, že se nepočítá ani s částečným vrácením vyplacených částek v případě, kdy se nedosáhne stanovených cílů, vede k závěru, že napadnuté rozhodnutí představuje finanční podporu ve prospěch společnosti Ryanair Limited“.

„Sporné rozhodnutí, kterým se schvaluje úmluva zavádějící finanční podporu ve prospěch společnosti Ryanair Limited, je bez předchozího oznámení tohoto rozhodnutí Komisi Evropských společenství protiprávní a musí být zrušeno“.

([16]) Správní soud ve městě Pau, 3. května 2005, věc *Air Méditerranée*. Rozsudek správního soudu ve městě Pau vyplývá ze stížnosti podané v září roku 2003 společností Air Méditerranée, která je charterovou leteckou společností působící na letišti Tarbes, jež se nachází v sousedství letiště Pau. Společnost Air Méditerranée se domnívala, že utrpěla újmu tím, co považovala za nekalou hospodářskou soutěž vůči svým vlastním leteckým spojům mezi Londýnem a jihozápadní Francií.

69) Správní soud ve městě Pau ve svém rozsudku ze dne 3. května 2005 připomenul, že se CCIPB, která spravuje letiště Pau, zavázala uhradit „*bez protislužby*“ společnosti Ryanair částku 80 000 EUR za otevření leteckého spoje mezi Londýnem Stansted a Pau v roce 2003. CCIPB se rovněž zavázala vyplácet společnosti Ryanair 11 EUR za cestujícího, a to až do roční stropní částky ve výši 400 000 EUR, „*za činnosti vedené s cílem propagovat město Pau*“. Soud z uvedeného dospěl k závěru, že úmluva představuje „*finanční podporu ve prospěch společnosti Ryanair*“.

70) Tuto smlouvu z roku 2003 tak nahradily dvě smlouvy z roku 2005, které jsou předmětem rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení.

4.1.2 SMLOUVY Z ROKU 2005 ([17])

71) Smlouvy z roku 2005 přezkoumala Regionální účetní komora regionu Aquitaine (Chambre régionale des comptes d'Aquitaine – dále jen „CRC“).

72) Zpráva o konečných zjištěních CRC ohledně CCIPB byla schválena dne 19. října 2006 a týká se účetního období 2001 a následujících. Část této zprávy je věnována „*podpoře poskytnuté nízkonákladové letecké společnosti*“ (kapitola 3 zprávy). Této zprávě předcházel přezkum smlouvy o marketingových službách provedený CRC. Ve své zprávě o konečných zjištěních vyjádřila CRC zejména tyto připomínky:

„*Aby se obchodní a průmyslová komora vyhnula důsledkům rozhodnutí správního soudu (který dospěl k závěru, že úmluva z roku 2003 se společností Ryanair poskytuje protiprávní státní podporu), použila nové právní konstrukce*“.

„*Společnost AMS je pouhou odnoží společnosti Ryanair a řídí ji dva vrcholní manažeři společnosti Ryanair*“.

„*Při převzetí uvažování, které používá správní soud (správní soud města Štrasburk, 24. července 2003, věc Společnost Brit Air v. Obchodní a průmyslová komora města Štrasburk a departementu Bas-Rhin, odvolací správní soud města Štrasburk, 18. prosince 2003, věc Obchodní a průmyslová komora města Štrasburk a departementu Bas-Rhin v. společnost Brit Air), je nevyváženost mezi závazky smluvních stran úmluvy zjevná. Reklamní propagace na internetových stránkách společnosti Ryanair prospívá i této společnosti a nemůže představovat přímou protislužbu vůči finančním závazkům, které na sebe vzala obchodní komora (CCIPB)*“.

73) Zpráva o zjištěních vykazuje „*zjištěnou […]nevyváženost mezi vzájemnými závazky smluvních stran úmluvy*“.

74) Zpráva uvádí, že přes argumenty předložené společnostmi AMS a Ryanair trvá CRC „*na svém stanovisku*“. Uzavírá takto:

„*S výhradou posouzení příslušným soudcem se CRC domnívá, že tato úmluva o poskytnutí služeb představuje ve skutečnosti finanční podporu společnosti Ryanair a že je protiprávní, protože tato podpora nebyla předběžně oznámena Komisi*“.

75) Zpráva se věnuje rovněž otázce efektivnosti podpory (kapitola 3.2) a její účinnosti (kapitola 3.3). Uvádí, že hospodářské přínosy leteckého spoje Pau – Londýn Stansted pro oblast Béarnu jsou nepopiratelné:

„*Cíle 50 000 cestujících odlétajících z Londýna, který byl stanoven v roce 2003, bylo téměř dosaženo již druhý rok provozování spoje. Podle studie vypracované obchodní a průmyslovou komorou v roce 2005 dosahovaly hospodářské přínosy leteckého spoje téměř 8 milionů EUR ročně. K měření těchto přínosů byl vytvořen reprezentativní vzorek hospodářských činností spojených s cestovním ruchem. Přibližně 700 béarnských subjektů z oboru bylo dotázáno na podíl britských zákazníků na jejich obratu. Podíl leteckého spoje na celkové návštěvnosti britských turistů v oblasti Béarnu byl posouzen na základě šetření provedeného u cestujících a údajů turistického výboru departementu*“.

76) Pokud jde o účinnost podpory, zpráva uvádí, že „*celkové náklady pro obchodní a průmyslovou komoru ve spojení s leteckým spojem, které zohledňují příjmy vytvořené touto činností, jsou za rok 2004 odhadovány na téměř 360 000 EUR*“.

77) CRC si klade otázku, zda CCIPB mohla dosáhnout stejných výsledků pro hospodářský rozvoj oblasti Béarn, pokud by poskytla společnosti Ryanair nižší finanční podporu. V těchto souvislostech odkazuje zpráva na podmínky slučitelnosti stanovené v pokynech Společenství pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť ([18]) z roku 2005 (dále jen „pokyny z roku 2005“). V tomto ohledu dospívá zpráva k závěru, že tyto podmínky nebyly dodrženy.

([17]) Těchto smluv se týká rozhodnutí o zahájení řízení, viz oddíl 3.1.
([18]) Úř. věst. C 312, 9.12.2005, s. 1.

4.1.3 SMLOUVY UZAVŘENÉ MEZI LETIŠTĚM A SPOLEČNOSTMI RYANAIR A AMS PO ROCE 2005

78) Podle francouzských orgánů jsou různé smlouvy nebo dodatky ke smlouvám z roku 2005 uzavřené mezi CCIPB a společnostmi Ryanair a AMS tyto:

— Smlouva o marketingových službách uzavřená dne 25. září 2007 původně na pět let počínaje dnem jejího podepsání, přičemž se obě strany dohodly, že *„se sejdou k jednání o pokračování spolupráce mezi CCIPB a společností AMS nejméně šest měsíců před uplynutím původní doby trvání“*. Tato propagace je spojena s provozováním spoje Pau – Charleroi třemi lety týdně a týká se celého roku provozování. Za internetový odkaz k internetovým stránkám uvedeným CCIPB umístěný na belgické a nizozemské domovské stránce na internetových stránkách společnosti Ryanair (www.ryanair.com) hradí CCIPB společnosti AMS částku […] EUR za rok. Provoz na spoji byl zahájen dne 30. října 2007. Aniž by došlo k úpravě poskytovaných služeb, byla tato smlouva změněna výměnou korespondence ze dne 16. června 2009, kterou došlo k navýšení úsilí v oblasti propagace na částku […] EUR počínaje dnem 1. ledna 2009.

— Dodatek ke smlouvě o letištních službách z roku 2005 byl uzavřen formou dopisu CCIPB ze dne 25. září 2007, kterým CCIPB souhlasila s uplatněním podmínek stanovených ve smlouvě o letištních službách z roku 2005 na letecký spoj Pau – Charleroi po dobu pěti let.

— Dodatek ke smlouvě o letištních službách z roku 2005 byl uzavřen formou dopisu CCIPB ze dne 17. března 2008, kterým CCIPB souhlasila s uplatněním podmínek stanovených ve smlouvě o letištních službách z roku 2005 na letecký spoj Pau – Bristol po dobu jednoho roku.

— Smlouva o marketingových službách uzavřená dne 31. března 2008 na období od 16. května 2008 do 13. září 2008, přičemž se obě strany dohodly, že *„se sejdou k jednání o pokračování spolupráce mezi CCIPB a společností AMS nejméně tři měsíce před uplynutím původní doby trvání“*. Propagační akce stanovené v této smlouvě jsou spojeny se závazkem společnosti Ryanair provozovat během stejného období letecký spoj Pau – Bristol třemi lety týdně. Za internetový odkaz k internetovým stránkám uvedeným CCIPB umístěný na anglické domovské stránce na internetových stránkách www.ryanair.com po dobu 8 dnů zaplatí CCIPB společnosti AMS částku […] EUR.

— Usnesení ze dne 15. června 2009, kterým CCIPB zmocnila svého předsedu, aby za rok 2009 omezil částku placenou podle smlouvy o marketingových službách z roku 2005 na částku ve výši […] EUR, a to v souvislosti s tím, že společnost Ryanair na svém spoji Pau – Londýn snížila počet plánovaných letů na 211.

— Dodatek ke smlouvě o letištních službách z roku 2005 byl uzavřen formou dopisu CCIPB ze dne 16. června 2009, kterým CCIPB souhlasila s uplatněním podmínek stanovených ve smlouvě o letištních službách z roku 2005 na letecký spoj Pau – Bristol během letní sezóny roku 2009.

— Smlouva o marketingových službách uzavřená dne 16. června 2009 na období od 1. dubna 2009 do 24. října 2009, kterou lze prodloužit s výhradou dohody tři měsíce před koncem její platnosti. Propagační kampaně stanovené v této smlouvě jsou spojeny s provozováním leteckého spoje Pau – Bristol dvakrát týdně v rámci výhledového plánu 60 letů během stejného období. Za internetový odkaz k internetovým stránkám uvedeným CCIPB umístěný na anglické domovské stránce na internetových stránkách www.ryanair.com po dobu 9 dnů zaplatí CCIPB společnosti AMS částku […] EUR. Provozování spoje bylo ukončeno v říjnu roku 2009.

— Smlouva o marketingových službách uzavřená dne 28. ledna 2010 *„původně s platností počínaje dnem jejího podepsání a s ukončením platnosti jeden rok po zahájení provozu na spojích“*, kterou lze *„prodloužit o dodatečné období v délce jednoho roku“*. Propagační kampaně stanovené v této smlouvě jsou spojeny s provozováním spoje Pau – Londýn Stansted počínaje 30. březnem 2010 třikrát týdně a s minimálním počtem 220 letů, s provozováním spoje Pau – Charleroi počínaje stejným dnem třikrát týdně a s minimálním počtem 100 letů a s provozováním spoje Pau – Beauvais počínaje 1. dubnem 2010 třikrát týdně a s minimálním počtem 100 letů. Za internetový odkaz k internetovým stránkám uvedeným CCIPB umístěný na anglické, belgické, nizozemské a francouzské domovské stránce na internetových stránkách www.ryanair.com po dobu 25 nebo 45 dnů zaplatí CCIPB společnosti AMS částku […] EUR.

79) Služby nabízené společností AMS a jejich finanční podmínky jsou uvedeny v článku 3 jednotlivých smluv o marketingových službách. Podle francouzských orgánů se částky hrazené společnosti AMS vyvíjejí v závislosti na podepsání nových smluv ve spojení s novými leteckými spoji (Charleroi, Bristol) a změn ve výhledových programech letů, a to zejména na spoji Pau – Londýn Stansted. V souladu s prodlouženými smlouvami ze dne 30. června 2005 a 25. září 2007 byla uzavřena nová smlouva, která zohlednila všechny spoje zajišťované od 30. března 2010.

80) Podle francouzských orgánů nebyla po uplynutí platnosti smlouvy o letištních službách z roku 2005 v dubnu roku 2010 podepsána žádná nová smlouva o letištních službách. Sazebník uplatňovaný na společnost Ryanair od dubna 2010 do dubna 2011 byl proto v případě regulovaných poplatků sazebník přijatý v rámci hospodářské poradní komise a v případě pozemního odbavení sazebník stanovený smlouvou z roku 2005, protože vyjednávání nové smlouvy neskončilo úspěšně. Francouzské orgány uvedly, že předmětem nové smlouvy byly pouze marketingové služby.

81) Podle Francie byl na spojích Pau – Londýn, Pau – Charleroi a Pau – Beauvais, kterých se týkala smlouva o letištních službách, zahájen provoz dne 30. března 2010 v případě prvních dvou spojů a v dubnu 2010 v případě třetího spoje. Konec původního období tak odpovídal konci zimního letového řádu 2010/2011. Dopisem ze dne 14. února 2011 CCIPB *„konstatovala, že smlouva nebyla prodloužena o dodatečné období v délce jednoho roku ve stanových lhůtách“*, a požádala společnost AMS, aby *„vzala na vědomí automatické uplynutí platnosti smlouvy ke dni 1. dubna 2011“*.

82) V dopisech ze dne 30. května 2011 a 10. května 2012 předložila Francie přehled částek, které CCIPB a další veřejnoprávní subjekty uhradily od roku 2003 do roku 2011 společnosti AMS (nebo společnosti Ryanair v případě smlouvy ze dne 28. ledna 2003). V rámci smluv uvedených v bodech odůvodnění 64 až 81 dosáhla od roku 2003 do roku 2011 celková částka těchto plateb výše [4-6] milionů EUR. Přesné částky plateb uhrazených CCIPB a dalšími veřejnoprávními subjekty společnosti AMS (nebo společnosti Ryanair) jsou uvedeny níže v tabulce 2 níže.

Tabulka 2

Dotace společnosti AMS nebo Ryanair za provozovaný spoj

(v tisících EUR)

Dotace vyplacená AMS nebo Ryanair za provozovaný spoj	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Celkem
Pau – Londýn	(…)	(…)	(…)	437	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Pau – Charleroi					(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Pau – Bristol						(…)	(…)			(…)
Pau – Beauvais								(…)	(…)	(…)
Celkem platby provedené ve prospěch AMS nebo Ryanair	(…)	(…)	(…)	**437**	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	**[4 000-6 000]**

Zdroj: Dopisy Francie ze dne 30. května 2011 a 10. května 2012 ([1])

([1]) Pro rok 2011 neexistuje přesné rozdělení mezi jednotlivé spoje, a Komise proto rozdělila celkovou částku mezi jednotlivé spoje ve stejném poměru, jaký byl zaznamenán pro rok 2010.

4.2 *SMLOUVA UZAVŘENÁ MEZI CCIPB A SPOLEČNOSTÍ TRANSAVIA*

83) CCIPB podepsala smlouvu s leteckou společností Transavia dne 23. ledna 2006. Tato smlouva byla uzavřena na tři roky počínaje dnem 26. dubna 2006, kdy byl zahájen provoz na spoji Pau – Amsterdam, a bylo možno ji prodloužit na dodatečné období v délce dvou let. Smlouva byla sice neformálně prodloužena v dubnu roku 2009, ale v říjnu roku 2009 byla po rozhodnutí společnosti Transavia ukončit poskytování svých služeb vypovězena.

84) Tato smlouva stanoví platby za marketingové služby ve výši 250 000 EUR za první dva roky při 156 odletech za rok. V případě, že počet letů nedosáhne počtu 156 za rok, platba se v odpovídajícím poměru upraví. Během třetího roku je platba […] EUR za odlétajícího cestujícího (se stropní částkou ve výši […] EUR za rok).

85) Smlouva počítá také s možností svého prodloužení o dodatečné dva roky a s platbou […] EUR za odlétajícího cestujícího během čtvrtého roku a […] EUR za odlétajícího cestujícího během pátého roku.

86) Na základě smlouvy provedla CCIPB společnosti Transavia platby v celkové výši [700 000–900 000] EUR za marketingové služby, které tato společnost poskytovala od 26. dubna 2006 do 29. října 2009.

4.3 *FINANČNÍ PŘÍSPĚVKY RŮZNÝCH VEŘEJNOPRÁVNÍCH SUBJEKTŮ LETIŠTI PAU*

87) Ve svém dopise ze dne 30. května 2011 předložila Francie Komisi přehled všech dotací poskytnutých letišti z veřejných prostředků. Opatření, jež jsou předmětem rozšíření řízení, jsou popsána v bodech odůvodnění 88 až 107. Podle Francie letiště nevyužívá žádné státní financování nebo veřejnou podporu, které by byly určeny k vyrovnání hospodaření letiště.

88) Za účelem jejich posouzení z hlediska ustanovení týkajících se státní podpory je nutno rozlišovat mezi dotacemi „na zařízení“ vyplácenými různými veřejnoprávními subjekty a dotacemi poskytovanými státem za účelem pokrytí nákladů, které podle francouzských orgánů spadají do oblasti výsadních pravomocí státu.

Tabulka 3

Letiště Pau Pyrénées: Finanční příspěvky získané letištěm od různých veřejnoprávních subjektů během období 2000–2010

(v tisících EUR)

Druh dotace	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Celkem
Státní dotace FIATA (výsadní pravomoci)			396		11		400	300				1 107
Státní dotace na zařízení (dotace na investice v oblasti výsadních pravomocí státu)	166 (místnosti SSLIA ([1]))		1 782 (2 tomografy + vozidlo) SSLIA	466 (vozidlo SSLIA)								2 414
Celkem dotace na zařízení v oblasti výsadních pravomocí státu	**166**		**2 178**	**466**	**11**		**400**	**300**				**3 521**
Conseil Général Pyrénées Atlantiques (dotace na zařízení)	1 326 (terminál pro nákladní dopravu)		91 (materiál pro letištní dráhu)			478 (práce na pojezdové dráze)						1 895
Conseil Régional d'Aquitaine	1 413 (terminál pro nákladní dopravu)	2 164 (terminál pro osobní dopravu)	232 (terminály)			479 (práce na pojezdové dráze)						4 288
Syndicat des Communes et Agglomération Pau (Sdružení obcí a aglomerace Pau)	1 479 (terminály pro nákladní a osobní dopravu)	1 683 (terminál pro osobní dopravu)	643 (terminál pro osobní dopravu)	5 (terminály)								3 810
FEDER		1 559 (terminál pro osobní dopravu)	1 184 (terminály)	291 (terminál pro osobní dopravu)		653 (práce na pojezdové dráze)						3 687

(v tisících EUR)

Druh dotace	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Celkem
Gaz de France				38 (stanice pro kombinovanou výrobu tepla a elektřiny)								38
Syndicat Mixte de l'Aéroport de Pau Pyrénées (Smíšené sdružení letiště Pau Pyrénées)										4 030 (oprava dráhy a signalizace)	100 (oprava dráhy a signalizace)	4 130
Celkem dotace na zařízení (kromě oblasti výsadních pravomocí státu	**4 218**	**5 406**	**2 150**	**334**		**1 610**				**4 030**	**100**	**17 848**
Conseil Général Pyrénées Atlantiques (proplacení jistiny upsané půjčky)	97	272	113	122	98	77						779
Provedené investice	**3 470**	**8 656**	**5 781**	**1 352**	**272**	**2 744**	**260**	**315**	**416**	**5 419**	**167**	**28 852**

([1]) Service de Sécurité et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs (SSLIA) – Letištní bezpečnostní a hasičská záchranná služba.

4.3.1 DOTACE „NA ZAŘÍZENÍ“

89) Během období 2000–2010 obdrželo letiště platby (dále jen „dotace na zařízení“) od smíšeného sdružení, státu, různých samosprávných územních celků, Evropského fondu pro regionální rozvoj (FEDER) a společnosti Gaz de France na financování různých investic (terminál, oprava dráhy, oprava signalizace, terminál pro nákladní dopravu, stanice pro kombinovanou výrobu tepla a elektřiny atd.) v celkové výši přibližně 17,8 milionu EUR (viz tabulka č. 3 výše).

90) Generální rada departementu Pyrénées Atlantiques (Conseil général des Pyrénées Atlantiques) poskytla letišti „dotaci na zařízení“ ve výši 1,895 milionu EUR na financování terminálu pro nákladní dopravu, zakoupení materiálu pro dráhu a prací na úrovni pojezdové dráhy. Francie rovněž uvedla, že mezi rokem 2000 a rokem 2005 zaplatila Generální rada departementu Pyrénées Atlantiques částku 779 000 EUR jako proplacení jistiny půjčky. Francie upřesňuje, že toto opatření je výsledkem memoranda o plánu financování letiště Pau, které bylo uzavřeno dne 5. listopadu 1990 mezi místní samosprávou a CCIPB. Tento plán v celkové maximální částce 5,680 milionu EUR zahrnoval práce na uvedení prostor a signalizace do souladu se standardy a také rozšíření terminálu. Podle memoranda mohlo financování místní samosprávou proběhnout formou dotace na zařízení, proplacení půjček upsaných provozovatelem na financování investic nebo kombinací těchto způsobů financování. Výše uvedená částka 779 000 EUR odpovídá splacení jistiny půjčky, již se Generální rada departementu Pyrénées Atlantiques zavázala krýt podle memoranda z roku 1990 a jejíž splatnost skončila v roce 2005.

91) Od Regionální rady regionu Aquitaine (Conseil régional d'Aquitaine) získalo letiště čtyři dotace v celkové výši 4,288 milionu EUR na financování terminálu pro nákladní a osobní dopravu a na práce na pojezdové dráze.

92) Sdružení obcí (Syndicat des Communes) a Sdružení aglomerace Pau Pyrénées (Communauté d'Agglomération de Pau Pyrénées) poskytlo letišti částku 3,810 milionu EUR na financování terminálu pro nákladní a osobní dopravu.

93) Evropský fond pro regionální rozvoj (FEDER) dotoval rozvoj terminálu pro osobní dopravu a práce na pojezdové dráze částkou ve výši 3,687 EUR.

94) Rovněž společnost Gaz de France poskytla letišti Pau v roce 2003 částku 38 000 EUR na financování vybavení stanice pro kombinovanou výrobu tepla a elektřiny. V okamžiku poskytnutí tohoto financování byla společnost Gaz de France veřejnoprávní institucí průmyslové a obchodní povahy.

95) Smíšené sdružení financovalo částkou ve výši 4,130 milionu EUR investiční program, který zahrnoval opravu dráhy a signalizace a rozšíření parkoviště automobilů.

96) Níže uvedená tabulka č. 4 uvádí celkový přehled různých opatření, čili různých právních aktů, ze kterých vycházely výše popsané dotace na zařízení. U těchto různých opatření uvádí den poskytnutí dotace na zařízení, povahu financovaných investic a jejich celkové náklady, celkové částky dotací na zařízení obdržené na základě těchto různých opatření a období, během nichž byly tyto částky vyplaceny.

Tabulka 4

Celkový přehled opatření, na jejichž základě byly dotace poskytnuty

Datum poskytnutí dotace	Veřejnoprávní subjekt, který dotaci poskytl	Povaha investice	Celkové investiční náklady (v milionech EUR)	Celková výše investice (v milionech EUR)	Období vyplacení
1999–2000	Conseil général Conseil régional Syndicat des communes et agglomération de Pau Gaz de France	Terminály pro nákladní a osobní dopravu, materiál pro dráhu, stanice pro kombinovanou výrobu tepla a elektřiny	15,3	11,9	2000–2003

Datum poskytnutí dotace	Veřejnoprávní subjekt, který dotaci poskytl	Povaha investice	Celkové investiční náklady (v milionech EUR)	Celková výše investice (v milionech EUR)	Období vyplacení
2004	Conseil général Conseil régional Evropská unie (FEDER)	Práce na pojezdové dráze	2,6	1,6	2005
2009	Smíšené sdružení	Oprava dráhy a signalizace, rozšíření automobilového parkoviště	5,1 ([1])	4,1	2009–2010

Zdroj: dokumenty poskytnuté Francií
([1]) Z čehož 450 000 EUR připadá na rozšíření parkoviště.

4.3.2 STÁTNÍ DOTACE URČENÉ PODLE FRANCIE NA FINANCOVÁNÍ ÚKOLŮ V OBLASTI VÝSADNÍCH PRAVOMOCÍ STÁTU – SYSTÉM FINANCOVÁNÍ ÚKOLŮ V OBLASTI VÝSADNÍCH PRAVOMOCÍ STÁTU NA FRANCOUZSKÝCH LETIŠTÍCH

97) V tabulce č. 3 jsou rovněž uvedeny státní dotace, které byly podle Francie určeny na financování úkolů v oblasti výsadních pravomocí státu. Jedná se (viz řádek 1 a 2 tabulky, období 2000–2010) o:

— dotace z fondu s názvem Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien („FIATA") ve výši 1,107 milionu EUR,

— dotace na zařízení ve výši 2,414 milionu EUR.

98) Celkem obdrželo letiště Pau z tohoto důvodu v období 2000–2010 dotace v celkové výši 3,521 milionu EUR.

99) Tyto dotace kryjí podle Francie náklady na plnění úkolů v oblasti výsadních pravomocí státu, jejichž provedení připadá podle francouzských právních předpisů správcům letišť a jejichž financování připadá státu. Dotčené úkoly jsou financovány výnosem z letištní daně a také dodatečnými nástroji. Historie, způsoby fungování těchto nástrojů a typ úkolů, které jsou takto financovány, jsou popsány v bodech odůvodnění 100 až 108.

100) V roce 1998 usoudila Státní rada (Conseil d'État) v rozhodnutí ve věci *SCARA* ([19]), že úkoly v oblasti bezpečnosti a ochrany na letištích jsou úkoly v rámci výsadních pravomocí, za něž nese odpovědnost stát, a že z tohoto důvodu nemohou být náklady s nimi spojené přeneseny na uživatele letišť v podobě poplatků. Po tomto rozhodnutí byla zákonem č. 98-1171 ze dne 18. prosince 1998 o organizaci určitých služeb letecké přepravy a článkem 136 zákona č. 98-1266 ze dne 30. prosince 1998 (zákon o státním rozpočtu na rok 1999) ([20]) zavedena počínaje 1. červencem 1999 letištní daň. Jedná se o účelovou daň v tom smyslu, že její výnos lze použít pouze na financování určitých výdajů, a to v tomto případě nákladů spojených s úkoly, které Francie považuje za úkoly výsadních pravomocí státu na letištích. Výše uvedené akty zavedly rovněž dodatečné nástroje pro financování těchto úkolů, které jsou popsány v bodech odůvodnění 105 až 107.

101) Právní předpisy upřesněné v prováděcích předpisech vymezují přesně úkoly způsobilé k financování letištní daní. Jedná se o hasičskou záchrannou službu, prevenci ohrožení zvířaty ([21]), detekční kontrolu zavazadel v zavazadlovém prostoru, detekční kontrolu cestujících a kabinových zavazadel, kontrolu společných přístupů k vyhrazenému prostoru ([22]), kontrolní opatření v oblasti ochrany životního prostředí ([23]) a automatizovanou kontrolu na hranicích pomocí biometrického zjišťování totožnosti. Odkaz na automatizovanou kontrolu na hranicích pomocí

([19]) Rozhodnutí Státní rady ze dne 20. května 1998 ve věci *„Syndicat des Compagnies aériennes autonomes" („SCARA")*.
([20]) Dnes kodifikována v článku 1609*w* všeobecného daňového zákoníku.
([21]) Ohrožení zvířaty zahrnuje především ohrožení ptáky, jež se projevuje srážkami mezi letadly a ptáky, které mohou ohrozit bezpečnost osob a majetku v letadlech.
([22]) Provedení tohoto úkolu může zahrnovat například postavení a údržbu oplocení, které odděluje veřejně přístupný a vyhrazený prostor, nebo zavedení systému dohledu pomocí videokamer po obvodu vyhrazeného prostoru.
([23]) Tento úkol zahrnuje především měření hlučnosti, případně měřené v závislosti na trasách letadel, a kontroly kvality ovzduší a vody v okolí letišť.

biometrického zjišťování totožnosti byl zaveden do právních předpisů v roce 2008. Kromě tohoto případu zůstal rozsah úkolů způsobilých pro financování letištní daní nezměněn od zavedení tohoto nástroje a odpovídá úkolům, jichž se týkalo rozhodnutí ve věci *SCARA*. Různé evropské a vnitrostátní předpisy upřesňují povinnosti provozovatelů letišť při plnění těchto úkolů. Například u hasičské záchranné služby tyto předpisy přesně určují, jaké mají být v závislosti na parametrech letiště dostupné lidské a materiální prostředky.

102) Pro dané letiště podléhá letištní dani každá letecká společnost, která ho používá. Její základ je dán počtem cestujících a objemem nákladu a poštovních zásilek, které společnost do svých letadel nakládá. Sazba letištní daně za cestujícího nebo tunu nákladu či poštovních zásilek se stanoví ročně pro každé letiště zvlášť podle výhledových nákladů vzniklých plněním úkolů, které jsou tímto nástrojem financovány.

103) Provozovatelé letišť činí každý rok roční prohlášení o nákladech a provozu. V tomto prohlášení se za předchozí rok uvádí úroveň provozu a zjištěné náklady spojené s úkoly zajišťování bezpečnosti a ochrany a také částky získané letištní daní a dodatečnými nástroji na financování těchto úkolů. Prohlášení obsahují dále výhledy provozu a nákladů a příjmů spojených s úkoly v oblasti bezpečnosti a ochrany v probíhajícím roce a ve dvou následujících. Tato prohlášení ověřují správní orgány, které mohou mimo jiné provádět kontroly na místě. Sazbu daně poté stanoví na tomto základě meziresortní vyhláška.

104) Protože se sazba daně vypočítává na základě výhledových údajů o nákladech a provozu, byl zaveden mechanismus úprav *ex post*, aby se zaručilo, že výnos letištní daně, navýšený případně o financování poskytnutá dodatečnými nástroji popsanými v bodech odůvodnění 105 až 107, nepřesáhne skutečné náklady vzniklé plněním příslušných úkolů. Dotčené náklady zahrnují provozní náklady a náklady na zaměstnance vzniklé plněním těchto úkolů, odpisy hmotného a nehmotného majetku odpovídající investicím provedeným v rámci těchto úkolů a část všeobecných nákladů spojených s plněním těchto úkolů ([24]). Provozovatelé jsou povinni vést víceroční účet příjmů z letištní daně a dodatečných nástrojů a také nákladů vzniklých plněním příslušných úkolů. Jakmile je zjištěn pozitivní zůstatek, je převeden na kumulované účty předchozích let, na nichž tak může vzniknout jak pozitivní, tak negativní zůstatek, a tento zůstatek je zohledněn při stanovení sazby daně pro následující rok. Každý pozitivní zůstatek je kromě toho spojen s finančními náklady, které nese provozovatel.

105) Od svého vzniku musel být nástroj financování letištní daní doplněn dodatečnými nástroji. Na rozdíl od příjmů z letištní daně nejsou totiž náklady na ochranu a bezpečnost úměrné leteckému provozu. V těchto souvislostech se ukázalo, že kvůli vyrovnání nákladů na ochranu a bezpečnost na letištních se slabým provozem by bylo nutno stanovit výši letištní daně na vysokou úroveň, jež byla považována za obtížně snesitelnou pro cestující. U těchto letišť se proto počítalo s možností stanovit výši letištní daně na nižší úroveň, než je úroveň nutná na pokrytí nákladů, a použít v případě potřeby dodatečné finanční nástroje na financování úkolů způsobilých pro financování letištní daní.

106) Vystřídalo se několik různých dodatečných nástrojů. Francouzské orgány nejprve použily fond zvláštního určení s názvem Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien („FIATA"), který vznikl souběžně s letištní daní a stejně jako ona výše uvedeným zákonem č. 98-1266 ze dne 30. prosince 1998. Tento fond byl financován podílem z daně civilního letectví a nahradil fond s názvem Fonds de péréquation des transports aériens („FPTA"), který byl původně vyhrazen pro financování leteckých spojů zajišťujících rozvoj regionů a územní infrastrukturu. Financování z fondu FIATA pokrývalo stejné úkoly jako úkoly financované fondem FPTA a bylo rozšířeno na úkoly kryté letištní daní, aby v případě malých letišť sloužilo jako její doplněk. Úkoly fondu FIATA byly konkrétně a v podstatě rozděleny do dvou odlišných „oddílů": oddíl „letiště" dodatečně pokrýval úkoly v oblasti ochrany a bezpečnosti na malých letištích a oddíl „letecká doprava" dotoval letecké spoje zajišťující rozvoj regionů a územní infrastrukturu. Rozhodnutí o vyplacení dotací z fondu FIATA na dodatečné financování úkolů v oblasti ochrany a bezpečnosti se přijímala po stanovisku správního výboru oddílu „letiště" fondu FIATA.

107) V roce 2005 byl fond FIATA zrušen a odpovídající financování převzal po dobu dvou let přímo státní rozpočet při zachování stejných zásad fungování, což zejména znamená stanovisko správního výboru. Počínaje rokem 2008 nahradil stát tento nástroj zvýšením letištní daně, což vede k tomu, že u některých letišť je daň stanovena na vyšší

([24]) Všeobecné náklady se týkají hlavně podpůrných funkcí, jako je řízení lidských zdrojů, finanční záležitosti, finanční kontrola, nákupy, nevyhrazené počítačové systémy, právní ředitelství, správní oddělení, generální ředitelství, vedení účetnictví a správní kontrola.

úroveň, než je úroveň nutná k pokrytí nákladů vzniklých plněním úkolů v oblasti ochrany a bezpečnosti. Takto vzniklý přebytek je přerozdělen menším letištím, aby se doplnil výnos z letištní daně, jež je na nich vybírána.

108) Jak je uvedeno výše, uvádějí výroční zprávy provozovatelů letišť, jež ověřují správní orgány, výhledové a zjištěné náklady a rovněž výhledové a zjištěné příjmy jak z letištní daně, tak z dodatečných nástrojů. Stejně tak roční účty vedené provozovateli, na jejichž základě je vypočítáváno saldo skutečných nákladů a příjmů, které v případě, že je pozitivní, vede ke snížení daně a zahrnutí finančních nákladů nesených provozovateli, zahrnují jak výnos z letištní daně, tak financování obdržená na základě dodatečných nástrojů. Mechanismus prohlášení, kontroly a úprav *ex post*, který má zabránit vyplacení veřejných prostředků přesahujících skutečné náklady, se tak týká jak letištní daně, tak dodatečných nástrojů.

5. DŮVODY, KTERÉ VEDLY K ZAHÁJENÍ A ROZŠÍŘENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

5.1 *ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ*

109) V souladu s oznámením Francie konstatuje Komise v rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení, že platba založená na smlouvě o marketingových službách z roku 2005 představuje dotaci, kterou CCIPB vyplatila společnosti AMS. Vzhledem k veřejnoprávní povaze CCIPB Komise usoudila, že smlouva znamená použití státních prostředků.

110) Pokud jde o existenci hospodářského zvýhodnění ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, vyjádřila Komise své pochybnosti ohledně skutečnosti, že se CCIPB uzavřením uvedených smluv se společnostmi AMS a Ryanair chovala jako obezřetný subjekt v tržním hospodářství uplatňující globální nebo odvětvovou strukturální politiku a řídící se více či méně dlouhodobými perspektivami výnosnosti.

111) V těchto souvislostech Komise na základě informací, které měla k dispozici, zejména předběžně usoudila, že smlouva o marketingových službách z roku 2005 byla bez ohledu na skutečně poskytnuté služby uzavřena, aby dotovala trasu Pau – Londýn Stansted, a že společnosti Ryanair poskytla prostřednictvím její dceřiné společnosti AMS hospodářskou výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek nezískala. Komise se domnívala, že předmětné opatření může představovat státní podporu podléhající zásadnímu zákazu čl. 107 odst. 1 SFEU, kterou CCIPB vyplatila společnosti AMS. Toto posouzení vycházelo z informací poskytnutých Francií a okolností, za nichž byla tato smlouva uzavřena.

112) Pokud jde o smlouvu o letištních službách z roku 2005, vyjádřila Komise pochybnosti ohledně existence hospodářského zvýhodnění, jehož se společnosti Ryanair dostalo prostřednictvím snížených letištních poplatků.

113) Komise také vyjádřila pochybnosti o slučitelnosti těchto opatření s vnitřním trhem při uplatnění pokynů z roku 2005.

5.2 *ROZHODNUTÍ O ROZŠÍŘENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ*

114) Pokud jde o smlouvy uzavřené mezi CCIPB a společnostmi Ryanair a AMS (konkrétně smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách), Komise se v rozhodnutí o rozšíření řízení domnívala, že smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách, které byly uzavřeny současně, musí být posuzovány společně, protože společnosti Ryanair a AMS představují ve skutečnosti jediného příjemce předmětných opatření. Komise se proto domnívala, že pro určení, zda tyto různé smlouvy představují státní podporu, je nutno uplatnit kritérium soukromého subjektu v tržním hospodářství na jednotlivé okamžiky, kdy byly smlouvy uzavřeny ([25]), to znamená:

— 28. ledna 2003 (spoj Pau – Londýn Stansted).

— 30. června 2005 (spoj Pau – Londýn Stansted) a 16. června 2009 kvůli změně této smlouvy.

— 25. září 2007 (spoj Pau – Charleroi) a 16. června 2009 kvůli změně této smlouvy.

— Březen 2008 (smlouva o letištních službách ze dne 17. března 2008, smlouva o marketingových službách uzavřená dne 31. března 2008) (spoj Pau – Bristol).

([25]) Kromě některých smluv neodpovídá den začátku skutečného plnění činností, jež jsou předmětem smlouvy, dnu uzavření této smlouvy. Viz bod odůvodnění 395.

— 16. června 2009 (spoj Pau – Bristol).

— 28. ledna 2010 (spoje Pau – Londýn, Pau – Charleroi, Pau – Beauvais).

115) Komise došla k závěru, že na základě informací, které má k dispozici, nemůže vyloučit, že společnosti Ryanair a AMS byly v rámci zkoumaných smluv příjemci státní podpory, ale nicméně usoudila, že nedisponuje dostatečným množstvím informací, aby se mohla k tomuto bodu vyjádřit s konečnou platností. Komise se domnívala, že na základě podkladů, které měla k dispozici, je pro provedení tohoto posouzení nutno posuzovat chování oddělení CCIPB spravující letiště, CCIPB a jiných veřejných subjektů v jejich vztazích se společnostmi Ryanair a AMS jako celek.

116) Podobně vyjádřila Komise pochybnosti ohledně souladu smlouvy podepsané se společností Transavia s kritériem soukromého subjektu v tržním hospodářství.

117) Pokud jde o slučitelnost těchto případných podpor leteckým společnostem ([26]), Komise rozlišila mezi opatřeními poskytnutými před vstupem v platnost pokynů z roku 2005 a opatřeními, která byla poskytnuta následně.

118) Pokud jde o první kategorii opatření, Komise usoudila, že kritéria použitelná pro posouzení slučitelnosti dotčených případných podpor s vnitřním trhem jsou tato:

— opatření přispívá k dosažení cíle společného zájmu, to znamená otevření nového, v dlouhodobém horizontu životaschopného spojení s jiným letištěm Unie,

— výše podpory je nezbytná a úměrná dodatečným nákladům vyvolaným otevřením nových spojů a opatření má motivační dopad,

— opatření je poskytnuto transparentním a nediskriminačním způsobem,

— opatření počítá se sankcemi v případě, že letecká společnost neplní své závazky,

— opatření neovlivňuje hospodářskou soutěž způsobem, který by byl v rozporu s obecným zájmem.

119) Komise vyjádřila pochybnosti ohledně splnění těchto kritérií a rovněž ohledně slučitelnosti těchto případných provozních podpor s vnitřním trhem.

120) Pokud jde o slučitelnost opatření poskytnutých po vstupu v platnost pokynů z roku 2005, Komise se v zásadě opírala o kritéria stanovená v těchto pokynech pro podpory leteckým společnostem na zahájení činnosti. Komise vyjádřila pochybnosti o splnění těchto kritérií.

121) Pokud jde o dotace na zařízení ve prospěch CCIPB, Komise vyjádřila pochybnosti, že by veřejné orgány poskytnutím těchto dotací jednaly jako obezřetný investor. Komise uvedla, že proto nemůže vyloučit, že tyto dotace nepředstavují státní podporu.

122) Pokud jde o slučitelnost těchto případných podpor s vnitřním trhem, Komise se odvolávala na kritéria stanovená pokyny z roku 2005 pro podpory na investice ve prospěch letišť. Komise vyjádřila pochybnosti ohledně slučitelnosti těchto případných podpor s vnitřním trhem.

6. **PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN**

6.1 *PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN PO ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ*

123) Komise obdržela připomínky pěti zúčastněných stran:

6.1.1 OBCHODNÍ A PRŮMYSLOVÁ KOMORA PAU-BÉARN (CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE PAU-BÉARN – CCIPB)

6.1.1.1 ***Smlouva o letištních službách uzavřená se společností Ryanair***

124) Vzhledem k objektivním a nediskriminačním podmínkám, za nichž se uplatňují letištní poplatky na společnost Ryanair a všechny ostatní letecké společnosti, které používají letiště Pau, neobsahuje podle CCIPB smlouva o letištních službách žádný prvek státní podpory.

([26]) V další části tohoto rozhodnutí označuje pojem „letecké společnosti" jak letecké společnosti, tak jejich dceřiné společnosti, a zahrnuje tak konkrétně společnost AMS.

125) CCIPB poznamenává, že letiště Pau samofinancuje své provozování vlastními příjmy, a domnívá se, že letiště nedostává žádnou státní podporu nebo financování na vyrovnání svého hospodaření.

126) Pokud jde o letištní poplatky uplatňované na společnost Ryanair, CCIPB potvrzuje, že vyplývají z uplatnění sazeb, které platí pro společnost Ryanair stejně jako pro každou jinou leteckou společnost.

127) CCIPB uvádí, že existují tři kategorie letištních poplatků:

— regulované letištní poplatky,

— neregulované poplatky za pozemní odbavení,

— státní daně.

128) CCIPB zaprvé potvrzuje, že uplatňuje regulované letištní poplatky (celkem čtyři: poplatek za přistání, poplatek za parkování, poplatek za signalizaci a poplatek za cestující) na letecké společnosti objektivně a nediskriminačně. Jejich výše se stanoví v rámci smíšeného výboru, který sdružuje provozovatele, letecké společnosti a rovněž dohlížecí orgán.

129) CCIPB uvádí, že neosvobozuje společnost Ryanair od úhrady poplatku za parkování a signalizaci, ale že smlouva pouze uvádí, že *„společnost Ryanair“* tyto poplatky *„nemusí obvykle platit“*. Pokud jde o poplatek za parkování, CCIPB uvádí, že tento poplatek je povinný, pokud letadlo parkuje na letištní déle než dvě hodiny, zatímco otočka společnosti Ryanair se obvykle omezuje na 25 minut. Pokud jde o poplatek za signalizaci, CCIPB uvádí, že lety společnosti Ryanair jsou nabízeny pouze během dne, což snižuje pravděpodobnost, že by společnost Ryanair musela platit poplatek za signalizaci.

130) Za druhé, pokud jde o neregulované poplatky za pozemní odbavení (např. letištní handlingové služby nebo kotvení letadel), CCIPB uvádí, že sazby jsou předmětem obchodního vyjednávání s každou leteckou společností při zohlednění specifičností její vlastní situace. Konkrétně není údajně každé čistě aritmetické srovnání mezi společnostmi nutně relevantní, protože je bez ohledu na stejnou velikost letadel nutno zohlednit početná další kritéria, jako je roční objem provozu uskutečňovaného společností, četnost letů, období, během nichž denní lety probíhají (hlavní sezóna nebo mimo sezónu), příplatky za noční lety, zpoždění, odmrazování, čištění letadel atd.

131) Za třetí, CCIPB zdůrazňuje, že státní daně (celkem dvě: letištní daň a daň z civilního letectví) jsou uplatňovány na všechny letecké společnosti přesně stejným způsobem. CCIPB údajně do stanovení jejich výše nezasahuje a stanoví ji regulační orgán.

6.1.1.2 ***Smlouva o marketingových službách uzavřená se společností AMS***

132) Částky uhrazené CCIPB společnosti AMS nepředstavují podle CCIPB státní podporu. CCIPB uvádí, že jako koncesionář letiště Pau rozhodla v souladu s pokyny z roku 2005 zveřejnit v časopisu Air & Cosmos z prosince 2007 výzvu k předkládání projektů s cílem nalézt jednu nebo více leteckých společností, které by byly ochotny oproti finanční pomoci otevřít nové destinace v Evropě s odletem z Pau (uvažovalo se o osmi balíčcích). Nicméně konstatovala, že k 31. lednu 2008, tedy k poslednímu dnu pro příjem projektů, žádná letecká společnost žádnou nabídku nepředložila.

133) CCIPB se dále domnívá, že její rozhodnutí uzavřít se společností Ryanair smlouvu o marketingových službách není přičitatelné státu. Podle CCIPB nebyly veřejné a ani správní orgány v žádném okamžiku zapojeny do průběhu jednání se společností Ryanair a do uzavření obchodního partnerství s touto společností.

134) CCIPB se domnívá, že obchodní a průmyslové komory („CCI“) provozují letiště *„v podmínkách soukromého práva“*.

135) Podle CCIPB představují obchodní a průmyslové komory údajně *„velmi zvláštní kategorii veřejnoprávních institucí (…), jejichž předmětem činnosti je svobodně zastupovat u veřejných orgánů obchodní a průmyslové zájmy svého obvodu“*. CCIPB dodává, že *„skutečnost, že jsou napojeny na stát (…), neznamená sama o sobě žádnou podřízenost“*. Při provozování letiště a tedy při uzavírání partnerství se společností Ryanair tak CCIPB údajně jedná zcela nezávisle na svém dohlížecím orgánu, to znamená bez jakéhokoli přímého či nepřímého zasahování státu.

6.1.1.3 ***Kritérium soukromého investora v tržním hospodářství***

136) CCIPB uvádí, že jí společnost Ryanair předložila nabídku pokračovat v provozování spoje Pau – Londýn Stansted poté, co správní soud v Pau dne 3. května 2005 zrušil smlouvu ze dne 28. ledna 2003.

137) Z provozního hlediska spoje uzavřela CCIPB se společností Ryanair smlouvu o letištních službách, která údajně nevykazuje zásadně rozdílné zacházení mezi společností Ryanair a dalšími leteckými společnostmi, které dopravně obsluhují letiště Pau. CCIPB dodává, že pro komerční rozvoj letiště uzavřela smlouvu o marketingových službách na internetu se 100 % dceřinou společností společnosti Ryanair, a to společností AMS. Pokud jde o tuto smlouvu, CCIPB se domnívá, že jednala jako soukromý investor v tržním hospodářství z pěti důvodů, které jsou uvedeny v bodech odůvodnění 138 až 142.

138) Za prvé, za cenu hrazenou CCIPB poskytuje údajně společnost AMS skutečné obchodní služby, a to zejména početné internetové odkazy na internetových stránkách ryanair.com, které návštěvníkům stránek umožňují přímé přesměrování na internetové stránky CCIPB, letiště, regionálních infrastruktur (autobusy, vlaky, taxi), turistické informační kanceláře oblasti Béarn atd.

139) Za druhé, internetové stránky ryanair.com jsou dnes údajně bez sebemenší pochyby hlavními stránkami pro objednávání cest v Evropě a zdaleka nejvyhledávanějšími internetovými stránkami uživateli internetu, kteří konzultují vyhledávač Google. Využít internetové stránky ryanair.com k vložení reklamy letiště Pau údajně představuje skutečnou výhodnou příležitost jak pro letiště Pau, tak pro samosprávné územní celky, které letiště dopravně obsluhuje. Letiště a další třetí strany (půjčovny aut, hotely, regiony atd.) jsou údajně ochotny zaplatit ceny stanovené v sazebníku uveřejněném na internetových stránkách společnosti AMS. Několik zcela soukromých letišť prý ostatně souhlasilo s hrazením těchto částek. CCIPB zdůrazňuje přidanou hodnotu reklamy na internetových stránkách ryanair.com a zmiňuje studii společnosti Planet-Work, která údajně konstatovala, že reklama zakoupená na internetových stránkách ryanair.com zviditelněla letiště Pau a jeho region, pokud jde o počet kliknutí uživatelů internetu, více než reklama na internetových stránkách voyages-sncf.com. CCIPB z uvedeného dospívá k závěru, že ceny uplatňované společností AMS a placené CCIPB za poskytované služby odpovídají „*tržním cenám*“.

140) Za třetí, podle názoru CCIPB se paušální povaha hrazené ceny za poskytnuté služby nejeví jako kritérium pro určení existence státní podpory.

141) Za čtvrté, částky hrazené na základě smlouvy u spoje Pau – Charleroi údajně umožňují získat služby, které se liší od služeb poskytovaných CCIPB na základě smlouvy u spoje Pau – Londýn. CCIPB tak údajně neplatí dvakrát za stejnou službu, což má být další příspěvek k prokázání, že uhrazené částky nejsou dotacemi na otevření spoje. CCIPB dále tvrdí, že by tato částka byla zjevně nedostatečná, pokud by měla pomáhat se strukturální provozní ztrátou spoje.

142) Za páté, CCIPB se domnívá, že by pro „*veřejný samosprávný celek, jehož cílem není vytvářet zisk*“, bylo velmi obtížné prokázat, že částka […] EUR poskytnutá společnosti AMS umožnila CCIPB „získat příjem“ ve výši […] EUR. CCIPB nicméně považuje za jisté, že z hlediska známosti a/nebo přitažlivosti stál odkaz umístěný na stránkách www.ryanair.com za tuto investici.

6.1.1.4 ***Narušení hospodářské soutěže***

143) CCIPB se domnívá, že částky, které zaplatila za marketingové služby zajišťované společností AMS, neovlivňují hospodářskou soutěž.

144) Destinace Pau by údajně samovolně nezaujala žádnou leteckou společnost s výjimkou Air France, a přes úsilí vyvinuté letištěm tak projevily zájem pouze společnost Ryanair pro Londýn a společnost Transavia pro Amsterdam.

145) CCIPB poznamenává, že příchod nízkonákladových spojů nijak neovlivnil spoje zajišťované společností Air France, jejíž provoz s odletem z Pau se od roku 2003 údajně zvýšil.

6.1.2 SDRUŽENÍ EVROPSKÝCH LETECKÝCH SPOLEČNOSTÍ (ASSOCIATION OF EUROPEAN AIRLINES – „AEA“)

146) AEA se v rámci tohoto případu považuje za zúčastněnou stranu. Mezi svými členy má totiž leteckou společnost, která dopravně obsluhuje letiště Pau (Air France). Obecněji se sdružení AEA, které zastupuje zájmy evropských síťových dopravců, domnívá, že je jeho přirozeným zájmem sledovat provádění pokynů z roku 2005. Podle sdružení dopravci, kteří protiprávně využívají určitých slev u svých poplatků, přispívají k narušení hospodářské soutěže uvnitř společného trhu na úkor jiných dopravců, kteří musí nést náklady svých činností.

147) Sdružení AEA zastává názor, že u obou smluv, které CCIPB podepsala se společností Ryanair a její 100 % dceřinou společností AMS, to znamená 1) smlouvy o letištních službách týkající se spoje Londýn Stansted – Pau a 2) smlouvy o marketingových službách na internetu, u níž společnost AMS dostává paušální částku ve výši 437 000 EUR ročně, existují důvody pro značné znepokojení.

148) Podle sdružení je skutečnost, že společnost Ryanair je jediným uživatelem letiště, který má v případě letištních služeb zvláštní smlouvu, více než pochybná praxe. Sdružení se dále domnívá, že by společnost Ryanair neměla být osvobozena od poplatků za parkování a signalizaci a že by v případě, kdy obrátky letadel společnosti přesáhnou dvě hodiny, měla podléhat stejným poplatkům jako ostatní letecké společnosti.

149) Sdružení AEA tvrdí, že různé francouzské soudy ve velké míře uznaly, že smlouva o marketingových službách podepsaná se společností AMS vytvořila pro společnost Ryanair příliš výhodné podmínky ([27]). Konstatuje, že výrazy jako „nevyváženost" použil rovněž správní soud ve městě Pau v rozsudku vyhlášeném v květnu roku 2005, který nemohl dojít k jinému závěru než, že tento typ smluv představuje finanční podporu společnosti Ryanair. Sdružení AEA nezpochybňuje používání marketingových služeb jako takové, ale pochybuje, že v předmětných smluvních ustanoveních byly dodrženy obvyklé tržní podmínky.

6.1.3 SPOLEČNOST RYANAIR

150) Společnost Ryanair tvrdí, že ustanovení a podmínky smlouvy o letištních službách z roku 2005 jsou v souladu s tržními podmínkami a že smlouva neposkytuje společnosti žádné selektivní zvýhodnění, a proto nenarušuje hospodářskou soutěž a ani neovlivňuje obchod mezi členskými státy.

151) Společnost zdůrazňuje, že kromě provizí z prodeje letenek a poplatků za zavazadla nad váhu hradí standardní letištní poplatky a daně, které platí na letišti Pau. Upřesňuje, že tyto poplatky jsou podobné jako poplatky uplatňované na jiných srovnatelných letištích nebo v případě jiných leteckých dopravců, kteří vyvíjejí činnost na letišti Pau. Podle jejích informací jí CCIPB nevyhrazuje výhodnější zacházení, než na co mají právo ostatní letecké společnosti.

152) Podle společnosti Ryanair jsou podmíněné slevy, které jsou jí přiznány u poplatků za parkování a signalizaci a u nákladů na údržbu, jak jsou stanoveny v článcích 7.1.3 a 7.2 smlouvy o letištních službách z roku 2005, založeny na objektivních kritériích upřesněných ve smlouvě, to znamená neexistenci osvětlení během dne a parkování či náročné údržby vzhledem k obrátkám v délce 25 minut letadel společnosti Ryanair a povšechné povaze služeb, které nabízí svých cestujícím. Společnost Ryanair upozorňuje, že tato osvobození platí rovněž pro jiné podobné letecké společnosti a že článek 3 smlouvy o letištních službách z roku 2005 výslovně uvádí, že CCIPB má za povinnost uplatnit podmínky přiznané společnosti Ryanair na další srovnatelné letecké společnosti ([28]).

153) Společnost Ryanair zdůrazňuje, že ustanovení a podmínky, které jí byly nabídnuty, nejsou důvěrné a že na rozdíl od obvyklých postupů v odvětví povoluje smlouva o letištních službách z roku 2005 výslovně CCIPB seznámit s jejím obsahem jiné letecké společnosti.

154) Společnost Ryanair tvrdí, že v rámci smlouvy o letištních službách z roku 2005 se jí ze strany CCIPB nedostalo žádného nedovoleného zvýhodnění a že transparentní vazby kryté smlouvou se vyznačují neexistencí selektivity, která je zásadní podmínkou (byť ne dostačující) pro označení určitého opatření za státní podporu. Společnost dále zdůrazňuje, že předmětná opatření nesplňují další podmínky nutné pro prokázání státní podpory (např. dopad na obchod mezi členskými státy a narušení hospodářské soutěže).

6.1.4 SPOLEČNOST AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

155) Společnost AMS uvádí, že nabízí reklamní prostor na internetových stránkách společnosti Ryanair za podmínek obvyklých na trhu a za sazby uveřejňované na vlastních internetových stránkách.

156) Společnost se domnívá, že smlouva o marketingových službách na internetu (WMS) uzavřená s CCIPB nespadá do oblasti působnosti pravidel Unie pro dopravu, protože se jedná o tradiční smlouvu o komerční reklamě, jež se podobá smlouvám, které se často uzavírají s tiskem, televizními kanály, rozhlasovými stanicemi, poskytovateli reklamních ploch na veřejných prostranstvích atd.

([27]) Sdružení AEA se odvolává zejména na rozhodnutí Státní rady (Conseil d'État) ze dne 27. února 2006 ve věci *Compagnie Ryanair Limited* (č. 264406).

([28]) V článku 3 smlouvy o letištních službách z roku 2005 se stanoví: „*Nevýhradnost. Tato smlouva se uzavírá nevýhradně. Podmínky přiznané společnosti Ryanair na základě této smlouvy se rovněž uplatní na každou leteckou společnost, se kterou se letiště v Pau rozhodne otevřít nový mezinárodní nízkonákladový spoj. Dotčené podmínky se upraví podle parametrů nově vytvořených mezinárodních spojů, a to zejména: četnosti letů, počtu přepravovaných cestujících, sazebních podmínek letů*".

157) Podle společnosti AMS odrážejí podmínky, za nichž nakoupila CCIPB reklamní prostor na internetových stránkách společnosti Ryanair, tržní podmínky a jsou s nimi v souladu. Pokud jde o hodnotu reklamních prostor na internetových stránkách společnosti Ryanair, společnost AMS zdůrazňuje, že ceny, které stanoví pro tyto prostory, jsou odrazem rostoucího obchodního úspěchu těchto stránek a jejich mimořádné schopnosti sloužit jako nosič pro reklamní sdělení, které se obrací na přesně zacílenou veřejnost.

158) Společnost AMS zdůrazňuje, že o internetové stránky společnosti Ryanair jakožto prostor pro reklamu je výrazně větší zájem než o jakékoliv jiné stránky o cestování jakéhokoli obecného portálu, který by Komise použila pro srovnání. Upřesňuje, že internetové stránky společnosti Ryanair zaznamenávají každý měsíc více než 300 milionů vytištěných stránek.

159) Společnost AMS tvrdí, že CCIPB zakoupila reklamní prostory za stejných podmínek jako soukromí zákazníci. Podle společnosti odpovídají ceny stanovené ve smlouvě o marketingových službách na internetu běžným sazbám, které uplatňovala v době smlouvy a které byly stejné pro všechny zákazníky, ať již z veřejného nebo soukromého sektoru. Společnost uvádí, že soukromí správci letišť (např. […] a […]) podepsali se společností AMS smlouvy, které byly podobné dohodě uzavřené s CCIPB.

160) Společnost AMS popírá relevanci nezbytnosti předmětné transakce, jak se o ní Komise zmiňuje v rozhodnutí o zahájení řízení: *„[…] Komise si klade otázku, zda jsou dohodnuté marketingové služby nezbytné pro CCIPB a zda smlouva o marketingových službách nebyla uzavřena pouze s cílem dotovat trasu Pau – Londýn Stansted“* ([29]).

161) Podle společnosti AMS tento typ transakce provedené za tržních podmínek vylučuje existenci podpory a pro posouzení „nezbytné“ povahy chybí právní precedent. Protože ale Komise trvá na zpochybnění této nezbytné povahy, společnost AMS připomíná, že CCIPB je pověřena jak propagací oblasti Pau-Béarn, tak provozováním letiště Pau. Domnívá se, že vzhledem k těmto dvěma cílům je z obchodního hlediska reklama na internetových stránkách společnosti Ryanair logická.

162) Pokud jde o nákup reklamních prostor pro propagaci oblasti, společnost AMS zdůrazňuje, že francouzské obchodní a průmyslové komory si navzájem konkurují a musí využívat „územního marketingu“, aby jejich oblast předčila své konkurenty.

163) Společnost AMS zastává názor, že reklamní prostor zakoupený na internetových stránkách společnosti Ryanair umožňuje větší zviditelnění letiště Pau. Podle ní má CCIPB přímý obchodní zájem jednat tímto způsobem, protože výsledný nárůst počtu cestujících přitahuje k letišti navazující podniky a zvyšuje jeho příjmy.

164) Společnost AMS zdůrazňuje, že CCIPB nedělá reklamu na internetových stránkách společnosti Ryanair, aby dotovala spoj Pau – Londýn, ale že prostor, který dává společnost AMS k dispozici CCIPB na internetových stránkách společnosti Ryanair, představuje vyhledávaný prostředek, u nějž je prokázáno, že u něj existuje poptávka jiných inzerentů, a to včetně ze soukromého sektoru. Je proto nepřesné popisovat prodej tohoto prostoru jako pouhou záminku k získání dotací.

165) Podle společnosti AMS nepředstavuje smlouva o marketingových službách na internetu podporu, protože její podmínky jsou v souladu s podmínkami tradiční obchodní smlouvy a společnosti AMS (či společnosti Ryanair) neposkytují žádné zvýhodnění. Společnost se proto domnívá, že tato dohoda nenarušuje hospodářskou soutěž a neovlivňuje obchod mezi členskými státy.

6.1.5 SPOLEČNOST AIR FRANCE

166) Společnost Air France nabízí z letiště Pau přibližně 5 letů denně na pařížské letiště Orly, 3 lety denně na pařížské letiště Roissy Charles de Gaulle a 4 lety denně na lyonské letiště (prostřednictvím dceřiné společnosti).

167) Společnost Air France konstatuje, že výhody poskytnuté společnosti Ryanair a její dceřiné společnosti AMS, kterých ona sama nepožívá, mají za následek výrazné snížení provozních nákladů společnosti Ryanair. Tato skutečnost podle společnosti Air France přímo ovlivňuje hospodářskou soutěž, která existuje mezi společnostmi Ryanair a Air France u letů s odletem a příletem na letiště Pau, ale rovněž hospodářskou soutěž na všech spojích uvnitř Společenství. Má tak být přímo ovlivněn obchod mezi členskými státy.

([29]) Rozhodnutí o zahájení řízení, bod č. 43.

6.1.5.1 ***Letištní poplatky***

168) Společnost Air France poznamenává, že podle sazebníku na rok 2007 zveřejněného CCIPB je veřejná sazba poplatku za parkování stanovena na 0,16 EUR t/hod. Tento poplatek se uplatňuje, jakmile letadlo parkuje na letišti minimálně 2 hodiny. Společnost Air France nevidí nic mimořádného na skutečnosti, že společnost Ryanair tento poplatek neplatí u obrátek v délce 25 minut, nicméně by jeho placení měla podléhat u obrátek, které přesahují dvě hodiny.

169) Společnost Air France poznamenává, že podle sazebníku na rok 2007 zveřejněného CCIPB je veřejná sazba poplatku za signalizaci stanovena na 35,18 EUR za pohyb letadla. Tento poplatek se vybírá, jsou-li signalizační zařízení použita pro „pohyb letadla", to znamená přistání nebo start, a to jak ve dne, tak v noci. Neuplatňovat tento poplatek na společnost Ryanair pod záminkou, že obrátky jejích letadel probíhají pouze ve dne, tak údajně není v souladu s obecnými podmínkami uplatnění tohoto poplatku.

170) Společnost Air France zdůrazňuje, že tyto veřejné sazby jsou časem obvykle aktualizovány, a domnívá se, že by společnost Ryanair měla podléhat případným změnám úrovně těchto poplatků stejně jako ostatní dopravci, kteří provozují spoje na a z letiště Pau.

6.1.5.2 ***Letištní handlingové služby***

171) Společnost Air France uvádí, že handligové pozemní služby, které jí jsou poskytovány v Pau, je předmětem formálně uzavřené smlouvy. Společnost Air France poznamenává, že podle pokynů z roku 2005 „*provozovatel letiště, který vystupuje jako poskytovatel služeb pozemního odbavování, může uplatňovat různé ceny za odbavovací služby účtované leteckým společnostem, pokud tyto rozdíly v cenách odrážejí rozdíly v nákladech spojené s povahou nebo rozsahem poskytovaných služeb*". Společnost Air France zdůrazňuje, že správní soud v Pau ve svém rozsudku ze dne 3. května 2005 usoudil, že neoprávněná sleva u sazeb za pozemní odbavení poskytnutá společnosti Ryanair představuje státní podporu, kterou je nutno považovat za protiprávní, protože nebyla oznámena.

172) Společnost Air France poznamenává, že na a z letiště Pau nabízí výrazně více služeb než společnost Ryanair. Za těchto podmínek se společnosti Air France zdá, že by sazby poskytnuté CCIPB společnosti Ryanair za letištní handlingové služby neměly být výhodnější než sazby, které se uplatňují na společnost Air France.

6.1.5.3 ***Smlouva o marketingových službách uzavřená se společností AMS***

173) Společnost Air France konstatuje, že tento typ smluv mezi subjektem spravujícím letiště a společností AMS, která je dceřinou společností společnosti Ryanair, je zřejmě běžnou praxí společnosti Ryanair na letištích, z nichž se rozhodla provozovat nové letecké spoje. Společnost Air France uvádí, že francouzské správní soudy již tento typ opatření potrestaly s odůvodněním, že údajné propagační služby nebyly poskytnuty nebo byly poskytnuty za podmínek mimořádně výhodných pro společnost Ryanair.

174) Společnost Air France zmiňuje „nevyváženost", již správní soud v Pau konstatoval ve svém rozsudku ze dne 3. května 2005, mezi vzájemnými závazky stran úmluvy uzavřené mezi CCIPB a společností Ryanair v roce 2003. Společnost Air France se domnívá, že si lze oprávněně položit otázku existence vyváženosti mezi povinnostmi stran dohody se společností AMS z roku 2005. Podle společnosti Air France nic nenaznačuje, že by společnost Ryanair mohla celou tuto částku nebo její část vrátit v případě uzavření dotčeného leteckého spoje nebo v případě, že by se nedosáhlo případně stanovených cílů propagace.

175) Společnost Air France nepopírá, že by některé podpory „na marketing" mohly být přijatelné z hlediska pravidel Společenství. Považuje nicméně za málo pravděpodobné, že by tzv. smlouva „o marketingových službách" mohla splňovat podmínky požadované pro její slučitelnost s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.

6.1.5.4 ***Závěr***

176) Společnost Air France si přeje, aby byly ukončeny podle ní neoprávněné platby, které společnost Ryanair dostává na letišti Pau od roku 2005, a aby bylo nařízeno vrácení protiprávní podpory společností Ryanair.

6.2 *PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN PO ROZŠÍŘENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ*

6.2.1 OBCHODNÍ A PRŮMYSLOVÁ KOMORA PAU-BÉARN (CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE PAU-BÉARN – CCIPB)

177) CCIPB se domnívá, že smlouvy o marketingových službách a smlouvy o letištních službách, které uzavřela s leteckými společnostmi a/nebo jejich dceřinými společnostmi, neobsahují žádný prvek státní podpory.

178) Pokud jde o smlouvy, CCIPB konstatuje, že jejich povaha a jejich předmět jsou zcela odlišné a že je nutno analyzovat je odděleně. Údajně nezáleží na tom, že tyto smlouvy byly uzavřeny ve stejný den, protože každá z nich sleduje jiný cíl. Předmětem smlouvy o letištních službách je stanovit podmínky, za nichž letiště Pau dá leteckým společnostem k dispozici svá letištní zařízení a poskytne jim za odměnu různé letištní služby. Předmětem smlouvy o marketingových službách má být naopak stanovení podmínek, za nichž letecká společnost má za odměnu propagovat na svých internetových stránkách letiště Pau a turistickou a podnikatelskou přitažlivost města Pau a oblasti Béarn. Oba typy smluv tak údajně nejsou neoddělitelně propojeny. Stejně tak mohou být ustanovení a podmínky, za nichž letiště zajišťuje letištní služby a letecká společnost nebo jedna z jejích dceřiných společností provádí marketingové služby, součástí jediné smlouvy, což ale přesto neznamená, že se právní analýza existence státní podpory musí týkat těchto dvou typů služeb, které se údajně „navzájem nevyrovnávají".

179) Pokud jde o chování CCIPB a jiných veřejných subjektů, CCIPB se domnívá, že není důvod je posuzovat společně, a to přinejmenším v případě smluv o marketingových službách (což je další důvod k oddělenému posuzování smluv), protože tyto smlouvy vyjednala a uzavřela CCIPB zcela nezávisle bez zasahování jiných veřejných subjektů.

6.2.1.1 ***Smlouvy o marketingových službách uzavřené CCIPB***

Přičitatelnost

180) Podle CCIPB nejsou platby provedené na základě smluv o marketingových službách přičitatelné státu, protože CCIPB je při správě letiště zcela nezávislá na svých dohlížecích orgánech. Rozhodnutí zaplatit částky na jedné straně společnosti Ryanair a posléze společnosti AMS a na druhé straně společnosti Transavia za marketingové služby přijala údajně CCIPB nezávisle a individuálně bez přímého nebo nepřímého zasahování státu.

Hospodářské zvýhodnění poskytnuté leteckým společnostem

181) CCIPB se domnívá, že zjevně jednala, jak by jednal obezřetný soukromý investor v tržním hospodářství. Konkrétně společnosti AMS a Transavia údajně poskytovaly skutečné obchodní služby, a to zejména odkazy na svých internetových stránkách, které umožnily uživatelům internetu přímé přesměrování na internetové stránky CCIPB, přičemž odměna odpovídala tržní ceně. CCIPB v tomto ohledu zdůrazňuje významnou návštěvnost internetových stránek společností Ryanair a Transavia.

182) CCIPB dále poznamenává, že ceny společnosti AMS jsou uplatňovány veřejného ceníku, který je dostupný na jejích internetových stránkách. Tento ceník je údajně uplatňován bez rozdílu na všechna letiště, která jsou zákazníkem společnosti AMS, a to včetně některých zcela zprivatizovaných britských letišť. Společnost Transavia má zase zajišťovat marketingové služby pro jedno soukromé letiště v Itálii.

183) Podle CCIPB dále některá francouzská letiště, které jsou spravovány soukromými podniky (jakožto společnostmi pověřenými veřejnou službou), zřejmě uzavřela se společností AMS smlouvu o marketingových službách, a to zejména letiště Tarbes-Lourdes-Pyrénées, jež spravuje kanadská společnost SNC-Lavalin. CCIPB vidí v uvedeném důkaz souladu svého chování s chováním soukromého subjektu.

184) CCIPB dále poznamenává, že paušální povaha ceny hrazené za poskytnuté služby se údajně nejeví jako určující kritérium pro označení za státní podporu a že částky zaplacené na základě smlouvy týkající se spoje Pau – Charleroi umožňují získat služby, které jsou odlišné od služeb poskytovaných CCIPB na základě smlouvy týkající se spoje Pau – Londýn, což znamená, že CCIPB neplatí dvakrát za stejnou službu. CCIPB se k tomu domnívá, že zaplacené částky nestačí na otevření leteckého spoje.

185) CCIPB se domnívá, že za zakoupení těchto marketingových služeb za ceny uvedené ve smlouvách se jí dostalo nepopiratelné hospodářské protislužby, a to ve dvou oblastech. Marketingové služby měly zaprvé údajně příznivý dopad na provozní příjmy letiště, protože podpořily nárůst pohybu cestujících na letišti. Dále a pro úplnost tato protislužba prospěla údajně rovněž městu Pau a celé jeho oblasti.

186) CCIPB nesdílí názor konzultanta, podle nějž *„nevyslovenou strategií společnosti Ryanair při uzavírání smluv o marketingových službách je získat od letiště dotaci, aby mohla udržet své ceny na nízké úrovni*". Na rozdíl od konzultanta se CCIPB domnívá, že má velký obchodní zájem na zakoupení takových služeb, protože letiště Pau je regionálním letištěm, které nemá přirozený příliv cestujících v objemu dostačujícím k vyrovnání svých provozních účtů. CCIPB uvádí, že od příchodu společnosti Ryanair na letiště a propagačního úsilí vynaloženého na jeho internetových stránkách se provoz na letišti Pau výrazně zvýšil.

187) CCIPB nakonec uvádí, že se společností AMS odmítla obnovit smlouvu o marketingových službách, protože nově vyjednávané ceny byly příliš vysoké. Toto rozhodnutí údajně potvrzuje, že nebyla ochotna přijmout společnost Ryanair za každou cenu.

Narušení hospodářské soutěže

188) Podle CCIPB částky zaplacené za marketingové služby nijak neovlivnily hospodářskou soutěž mezi leteckými společnostmi a ani mezi letišti. CCIPB zdůrazňuje, že musí vyvíjet úsilí v oblasti propagace, protože má značné obtíže přilákat letecké společnosti, které dávají přednost letištím v blízkosti, jež jsou z hlediska cestovního ruchu přitažlivější. CCIPB uvádí letiště Biarritz-Anglet-Bayonne, jehož spádová oblast je pověstná svými plážemi, a letiště Tarbes-Lourdes kvůli poutnímu místu v Lourdes.

189) CCIPB poznamenává, že hospodářská soutěž ze strany nízkonákladových společností nijak na letišti Pau neovlivnila činnost společnosti Air France, která neustále rostla až do roku 2008, kdy propukla hospodářská krize. CCIPB dále zdůrazňuje, že před příchodem společnosti Ryanair v roce 2003 neprovozovala mezinárodní spoj z letiště Pau žádná letecká společnost, a tento příchod tak neovlivnil hospodářskou soutěž na stávajících spojích.

6.2.1.2 ***Smlouvy o letištních službách***

190) CCIPB připomíná, že všechny letištní poplatky jsou přísně uplatňovány na všechny uživatele a všechny letecké společnosti platformy letiště Pau stejným způsobem. V tomto ohledu CCIPB odmítá existenci jakýchkoliv diskriminačních postupů.

191) CCIPB dále nesdílí názor konzultanta, podle nějž se neregulované poplatky liší od jedné letecké společnosti k druhé bez řádného odůvodnění. Podle CCIPB jsou sazby za neregulované služby předmětem vyjednávání s každou leteckou společností při zohlednění specifičností její vlastní situace. CCIPB na základě těchto tvrzení dospívá k závěru, že žádná ze smluv o letištních službách, jež Komise přezkoumává, neobsahuje sebemenší prvek státní podpory.

6.2.1.3 ***Dotace letišti***

192) CCIPB se domnívá, že žádná z „dotací“, které letiště Pau dostalo během období 2000–2010 a jichž se týká formální vyšetřovací řízení, neobsahuje prvek státní podpory.

Dotace v oblasti výsadních pravomocí státu

193) Podle CCIPB byly dotace ve výši 3,521 milionu EUR uvedené v oddílu 4.3.1 určeny na financování úkolů, kterými jsou ze zákona pověřeni provozovatelé letišť, ale které obvykle spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho výsadních práv veřejné moci. Tyto úkoly tak údajně nemají hospodářskou povahu a z tohoto důvodu předmětné dotace nespadají do oblasti působnosti pravidel pro státní podporu.

Dotace na zařízení

194) CCIPB se domnívá, že dotace na zařízení poskytnuté smíšeným sdružením a místní samosprávou neobsahují prvek státní podpory. Tyto částky údajně sloužily k financování investic prováděných vlastníky letištní infrastruktury v oblasti její údržby a zlepšení, to znamená v oblasti zhodnocení jejich vlastního majetku. Tyto investice tak měly být provedeny pouze ve prospěch vlastníků letiště. Tyto částky naopak žádným způsobem hospodářsky nezvýhodnily CCIPB, protože nesnižovaly provozní náklady, které musí obvykle jako správce letiště nést. Tyto částky údajně CCIPB pouze „prošly“, protože je CCIPB jakožto správce veřejného zařízení pověřena úkolem provádět zmíněné práce údržby, odstraňování závad a vylepšování.

195) Podle CCIPB tak pověřující orgán a místní samosprávy jakožto majitelé letištní infrastruktury vyplacením dotací na zařízení přirozeně zasahují v rámci koncese veřejného zařízení do oblasti prací na uvedení do souladu se standardy, údržby a zlepšení letištní veřejné služby, aby zhodnotily svůj majetek. Má se tak jednat o investice, které přirozeně přísluší majiteli veřejného zařízení a nepřísluší jeho provozovateli.

196) CCIPB navíc poznamenává, že na konci koncese (konec roku 2015) bude muset uvedenou letištní infrastrukturu vrátit jejím majitelům, a to i s provedenými investicemi.

197) Předmětné dotace ostatně údajně nenarušily hospodářskou soutěž se sousedními letišti (Tarbes-Lourdes-Pyrénées a Biarritz-Anglet-Bayonne), protože tato letiště údajně dostala podobné dotace od svých pověřujících orgánů.

198) Pokud jde o částku 38 000 EUR vyplacenou společností Gaz de France v roce 2003, CCIPB poznamenává, že toto opatření není přičitatelné státu, ale bylo přijato nezávisle společností Gaz de France. Toto rozhodnutí údajně neposkytlo letišti Pau žádné hospodářské zvýhodnění, protože společnost Gaz de France jednala jako obezřetný soukromý investor v tržním hospodářství. Společnost Gaz de France totiž navrhla CCIPB instalovat stanici pro kombinovanou výrobu tepla a elektřiny, což umožnilo letišti ušetřit energii při vytápění a klimatizaci a společnosti Gaz de France dodávat plyn nutný pro její fungování.

Slučitelnost na základě rozhodnutí Komise 2005/842/ES

199) CCIPB poznamenává, že na zkoumaná opatření je použitelné rozhodnutí Komise 2005/842/ES ([30]) (dále jen „rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005“). CCIPB zdůrazňuje, že do rozsahu působnosti tohoto rozhodnutí spadá „*vyrovnávací platba za závazek veřejné služby poskytnutá letištím (…), kde v průběhu dvou rozpočtových let předcházejících roku, v němž bylo vydáno pověření službou obecného hospodářského zájmu, nepřevýšil roční počet cestujících 1 000 000 osob na letištích*“, a když „*vyrovnávací platba za dotčenou službu nepřesahuje 30 milionů EUR*“ (článek 2). Podle CCIPB, která se považuje za pověřenou poskytováním veřejné letištní služby, tak v případě, že by dotace vyplacené letišti měly představovat podpory, by tyto podpory byly na základě rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 slučitelné a vyňaté z předchozí oznamovací povinnosti.

Slučitelnost na základě pokynů z roku 2005

200) CCIPB podpůrně zdůrazňuje, že dotace obdržené letištěm Pau a CCIPB splňují kritéria slučitelnosti stanovená v pokynech z roku 2005.

6.2.2 SPOLEČNOST RYANAIR

201) Společnost Ryanair zdůrazňuje, že Komise nesprávně spojila obě smlouvy uzavřené s CCIPB, tedy jednu smlouvu uzavřenou společností Ryanair a druhou smlouvu uzavřenou společností AMS, do jednoho případu údajné státní podpory. Letecká společnost dodává, že šetření týkající se vztahů mezi společností AMS a letištěm Pau je v rozporu s komerčním úspěchem nabídky společnosti Ryanair, že společnost AMS má velký počet zákazníků (nejenom letišť) a že její model je čím dále tím častěji přebírán na internetových stránkách jiných leteckých společností.

6.2.2.1 ***Zpráva konzultanta ze dne 30. března 2011***

202) Společnost Ryanair popírá některé závěry zprávy konzultanta, a to zejména tato tři tvrzení ([31]):

a) „Internetové stránky společnosti Ryanair jsou tak srovnatelné s internetovými stránkami jiných leteckých společností, které obvykle poskytují jen omezený prostor placené reklamě a na nichž letiště neinzerují“. Společnost Ryanair prohlašuje, že je nepřesné tvrdit, že ostatní letecké společnosti nenabízejí na svých internetových stránkách placenou reklamu. Zdůrazňuje, že tento postup je stále rozšířenější a že regionální letiště, která trpí nízkou poptávkou, považují stále častěji internetové stránky nízkonákladových leteckých společností, jež mají mezi svými zákazníky, za nejlepší místo pro reklamu. Rovněž společnost Ryanair představuje příklad letecké společnosti, která propaguje na svých internetových stránkách parkovací služby jistého letiště první kategorie, jehož je zákazníkem.

b) Společnost Ryanair zastává názor, že je nepřesné tvrdit, že letiště nejsou srovnatelná s jinými inzerenty na jejích internetových stránkách s odůvodněním, že letištní služby poskytované cestujícím letišti nelze oddělit od služeb, které poskytuje cestujícím sama společnost Ryanair. Společnost tvrdí, že potenciální cestující, kteří uvidí na jejích internetových stránkách reklamu pro určité letiště, vytvoří pro toto letiště příjmy, ať již letí či neletí se společností Ryanair. Zastává proto názor, že situace letišť, která se propagují na jejích internetových stránkách, je na rozdíl od názoru Komise podobná situaci jiných inzerentů, jako jsou hotely a půjčovny automobilů.

([30]) Rozhodnutí Komise 2005/842/ES ze dne 28. listopadu 2005 o použití čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES [nyní čl. 106 odst. 2 SFEU] na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytované určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. L 312, 29.11.2005, s. 67).

([31]) Rozhodnutí o rozšíření řízení, bod odůvodnění 38.

c) Podle společnosti Ryanair je nepřesné, že „*konzultant zpochybňuje logiku chování letišť spočívající v tom, že letiště utrácí vlastní peníze u leteckých společností, aby přilákala zákazníky na lety, které je dopravně obsluhují, zatímco by z těchto dodatečných cestujících měly přímý prospěch dotčené letecké společnosti*“. Podle společnosti Ryanair skutečnost, že poskytování marketingových služeb prospívá poskytovateli reklamního prostoru, tj. společnosti Ryanair, neznamená, že není rovněž přínosem pro letiště, které si tyto služby kupuje. Zda letiště umístí či neumístí reklamu na internetové stránky společnosti Ryanair, není pro společnost důležité, protože její míra obsazenosti je podobná u spojů na letiště, která uzavřela dohodu o reklamě se společností AMS, a na letiště, která tak neučinila. Společnost Ryanair dodává, že reklama je nezbytná, protože postavení regionálních letišť na trhu není obvykle pevné. Tvrdí rovněž, že se Komise neprávem zaměřuje na výhody pro leteckou společnost, protože kritérium subjektu v tržním hospodářství nevyžaduje, aby určité opatření nevytvářelo žádnou výhodu pro třetí stranu, což zahrnuje poskytovatele reklamního prostoru. Společnost Ryanair zdůrazňuje, že dohody o marketingu uzavírané společností AMS s letišti jsou odlišné od dohod uzavíraných s letišti společností Ryanair a nezávisí na údajné „výhodě“, kterou reklama letiště na internetových stránkách ryanair.com poskytuje společnosti.

6.2.2.2 *Zacházení se společnostmi AMS a Ryanair jako jediným příjemcem*

203) Společnost Ryanair se domnívá, že dohoda o letištních službách, kterou s ní uzavřela CCIPB, a dohoda o marketingu uzavřená se společností AMS jsou odlišné a na sobě nezávislé, že se týkají různých služeb a že žádná vazba neopravňuje k tomu, aby byly považovány za jediný zdroj „opatření“. Podle společnosti měla CCIPB jakožto kupec reklamních služeb z dohod se společností AMS prospěch a tyto dohody nemají za cíl zlepšit míru obsazenosti nebo výnosy společnosti na spojích, které provozuje.

6.2.2.3 *Státní prostředky a neexistence přičitatelnosti*

204) Společnost Ryanair popírá, že rozhodnutí přijatá CCIPB jsou přičitatelná státu, a tvrdí, že dohody uzavřené CCIPB se společnostmi Ryanair a AMS neměly za následek žádný převod prostředků francouzského státu.

205) Společnost Ryanair tvrdí, že CCIPB není pouhým jiným rozměrem francouzského státu a že přičitatelnost nelze stanovit pouze z důvodu, že CCIPB je veřejnoprávní podnik, a tím je pod kontrolou francouzského státu. Letecká společnost zastává názor, že Komise musí přezkoumat roli veřejných orgánů v rozhodnutích přijatých CCIPB ohledně společností Ryanair a AMS.

206) Společnost Ryanair se dále odvolává na judikaturu francouzských soudů, na jejímž základě se domnívá, že obchodní a průmyslové komory jsou zvláštní entity, které se vyznačují dvojí povahou, a že je nutno je zařadit do „veřejnoprávních hospodářských institucí“.

207) Pokud jde o účast státu na přijímání rozhodnutí, společnost Ryanair se domnívá, že stát musí být informován pouze o určitých rozhodnutích, a to až následně.

6.2.2.4 *Podnikatelský plán*

208) Společnost Ryanair zastává názor, že neexistenci podnikatelského plánu v den uzavření smluv z roku 2005 nelze použít jako důkaz, že smlouvy nebyly v souladu s kritériem subjektu v tržním hospodářství.

6.2.2.5 *Připomínky společnosti Ryanair ze středy 10. dubna 2013*

209) Dne 10. dubna 2013 předala společnost Ryanair dvě zprávy vypracované společností Oxera a jednu analýzu vypracovanou profesorem Damienem P. McLoughlinem.

První zpráva společnosti Oxera: Definice referenční tržní hodnoty ve srovnávací analýze pro zkoušky z hlediska kritéria subjektu v tržním hospodářství. Věci státní podpory týkající se společnosti Ryanair, zpráva vypracovaná společností Oxera pro společnost Ryanair, 9. dubna 2013.

210) Společnost Oxera se domnívá, že Komise používá chybnou metodu, když zohledňuje pouze referenční letiště, jež se nacházejí ve stejné spádové oblasti jako letiště, které je předmětem šetření.

211) Společnost Oxera zdůrazňuje, že referenční tržní ceny získané u referenčních letišť nejsou ovlivněny státními podporami poskytnutými okolním letištím. Při uplatnění kritéria subjektu v tržní hospodářství je proto možno odhadnout spolehlivým způsobem referenční tržní hodnotu.

212) Důvody jsou tyto:

a) referenční analýzy se běžně používají při testech kritéria subjektu v tržním hospodářství prováděných v jiných oblastech, než je oblast státní podpory;

b) podniky ovlivňují navzájem svá rozhodování pouze v případech, kdy jsou jejich produkty navzájem zaměnitelné nebo se doplňují;

c) letiště nacházející se ve stejné spádové oblasti si navzájem nutně nekonkurují a referenční letiště použitá v předložených zprávách čelí ve své spádové oblasti omezené hospodářské soutěži ze strany veřejnoprávních letišť (necelou třetinu komerčních letišť, která se nacházejí ve spádové oblasti referenčních letišť, vlastní plně stát a žádné z letišť nacházející se ve stejné spádové oblasti jako referenční letiště není předmětem řízení v oblasti státní podpory (stav v dubnu 2013));

d) i v případě, kdy referenční letiště čelí ve stejné spádové oblasti hospodářské soutěži ze strany veřejnoprávních letišť, je důvod předpokládat, že jednají v souladu s kritériem subjektu v tržním hospodářství (například má-li v nich soukromý sektor výrazný podíl nebo spravuje-li letiště soukromý subjekt);

e) letiště, která dodržují kritérium subjektu v tržním hospodářství, by nestanovila své ceny pod úroveň mezních nákladů.

Druhá zpráva společnosti Oxera: Zásady, na nichž stojí analýza ziskovosti při testech kritéria subjektu v tržním hospodářství. Věci státní podpory týkající se společnosti Ryanair, zpráva vypracovaná společností Oxera pro společnost Ryanair, 9. dubna 2013.

213) Společnost Oxera zdůrazňuje, že analýza ziskovosti, již provedla ve svých zprávách předložených Komisi, se řídí zásadami, které by přijal rozumný subjekt soukromého sektoru, a odráží přístup, který vyplývá z předchozích rozhodnutí Komise.

214) Zásady, na nichž je založena analýza ziskovosti, jsou tyto:

a) posouzení se provádí po stupních;

b) podnikatelský plán *ex ante* není nezbytně nutný;

c) v případě nevytíženého letiště je vhodnou metodou stanovení sazeb přístup založený na samostatném financování;

d) měly by se zohlednit pouze příjmy spojené s hospodářskou činností letiště v provozu;

e) měla by se zohlednit celá doba platnosti dohody, a to včetně jejích případných prodloužení;

f) za účelem posouzení výnosnosti dohod by se měly aktualizovat budoucí finanční toky.

215) Inkrementální ziskovost, již přinášejí dohody uzavřené společností Ryanair s letišti, by měla být vyhodnocována na základě odhadů míry vnitřní návratnosti nebo na základě opatření založených na čisté skutečné hodnotě.

Analýza profesora Damiena P. McLoughlina: Konsolidace značky: proč a jak by měly malé značky investovat do marketingu, zpráva vypracovaná pro společnost Ryanair, 10. dubna 2013

216) Dokument má za cíl představit obchodní logiku, která vysvětluje, proč se regionální letiště rozhodnou zakoupit u společnosti AMS reklamní prostory na internetových stránkách ryanair.com.

217) Existuje velký počet velmi spolehlivých, dobře známých a pravidelně používaných letišť. K rozvinutí své činnosti musí slabší konkurenti překonat statické nákupní chování spotřebitelů. Menší regionální letiště musí nalézt prostředek, jak trvale předávat co nejširší veřejnosti sdělení spojené s jejich značkou. Tradiční formy marketingové komunikace vyžadují výdaje, které přesahují jejich prostředky.

218) Reklama prostřednictvím společnosti AMS:

a) umožňuje zasáhnout výraznou část osob, které již uvažují o zakoupení cesty;

b) vytváří poměrně nízké náklady (cena v souladu s komerčními sazbami za on-line komunikaci);

c) umožňuje komunikaci v prodejním místě;

d) umožňuje tvůrčí reklamu.

6.2.2.6 ***Připomínky společnosti Ryanair ze dne 20. prosince 2013***

219) Společnost Ryanair předložila dne 20. prosince 2013 připomínky ohledně plateb uhrazených společnosti AMS. Společnost Ryanair odmítá předběžné posouzení Komise, podle nějž představují platby uhrazené společnosti AMS náklady pro letiště, protože tento přístup nebere v úvahu hodnotu služeb, které společnost AMS poskytla letišti. Dále se domnívá, že pro účely analýzy z hlediska kritéria subjektu v tržním hospodářství by bylo vhodné rozlišovat mezi nákupem marketingových služeb zhodnocených za tržní cenu a související smlouvou mezi letištěm a leteckou společností.

220) Na podporu svých tvrzení předkládá společnost Ryanair analýzu, jež srovnává ceny společnosti AMS s cenami nabízenými za srovnatelné služby na jiných internetových stránkách věnovaných cestování ([32]). Analýza dochází k závěru, že ceny společnosti AMS byly buď nižší než průměr nebo v rozsahu mediánu cen účtovaných referenčními internetovými stránkami.

221) Podle společnosti Ryanair výše uvedené prokazuje, že ceny společnosti AMS jsou v souladu s cenami na trhu a že rozhodnutí veřejnoprávního letiště nakoupit služby společnosti AMS je v souladu s kritériem subjektu v tržním hospodářství. Společnost Ryanair dále předkládá podklady, které mají doložit existenci služeb poskytovaných letištím v rámci smluv se společností AMS, aby prokázala hodnotu těchto služeb pro letiště.

222) Pokud by Komise trvala na tom, že podřídí smlouvy společnosti AMS a smlouvy o letištních službách společnosti Ryanair stejnému kritériu subjektu v tržním hospodářství (přístup odmítaný společností Ryanair), neměla by být podle společnosti Ryanair podceňována hodnota služeb, které společnost AMS poskytuje letištím.

223) Společnost Ryanair se kromě toho odvolává na závěry různých zpráv, které potvrzují, že společnost má celoevropskou značku schopnou ve značné míře vytvářet u svých reklamních služeb přidanou hodnotu.

6.2.2.7 ***Připomínky společnosti Ryanair ze dne 17. ledna 2014***

224) Společnost Ryanair předložila zprávu vypracovanou svým ekonomickým poradcem, která se týká zásad, jež by měly být použity u kritéria ziskovosti subjektu v tržním hospodářství uplatněného jak na dohody o letištních službách uzavřené mezi společností Ryanair a letišti, tak na dohody o marketingových službách mezi AMS a stejnými letišti ([33]). Společnost Ryanair zdůrazňuje, že to v žádném případě nezpochybňuje její stanovisko, podle nějž by dohody se společností AMS a dohody o letištních službách měly být pro účely kritéria subjektu v tržním hospodářství posuzovány odděleně.

225) Zpráva uvádí, že pro účely společné analýzy ziskovosti by příjmy vytvořené společností AMS měly být zahrnuty do výnosů a výdaje související se společností AMS do nákladů. Zpráva za tímto účelem navrhuje metodu založenou na peněžních tocích, jež počítá s tím, že výdaje týkající se společnosti AMS budou zpracovány jako dodatečné provozní výdaje.

226) Zpráva zdůrazňuje, že marketingová činnost přispívá k vytvoření a posílení hodnoty značky, což může vést k rozvoji činnosti a vytvářet příjmy nejenom po dobu plnění smlouvy o marketingových službách, ale také po uplynutí její platnosti. Má tomu být zejména v případě, kdy dohoda se společností Ryanair přiláká na letiště další letecké společnosti, což přitáhne provozovatele obchodních služeb, a zvýší tak příjmy letiště z činností mimo leteckou dopravu. Pokud Komise provede společnou analýzu ziskovosti, musí být podle společnosti Ryanair tyto zisky zohledněny tím, že výdaje spojené se společností AMS budou zpracovány jako dodatečné provozní výdaje a dodatečný zisk bude vypočítán odečtením plateb uhrazených společnosti AMS.

([32]) Oxera, „*Are prices set by AMS in line with the market rate?*“, vypracováno pro společnost Ryanair dne 20. prosince 2013.
([33]) Oxera, „*How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?*“, vypracováno pro společnost Ryanair dne 17. ledna 2014.

227) Společnost Ryanair se dále domnívá, že do dodatečných zisků, se kterými se počítá na konci platnosti smlouvy o letištních službách, by bylo možno zahrnout určitou konečnou hodnotu, aby se zohlednila hodnota vytvořená po uplynutí platnosti smlouvy. Konečnou hodnotu by bylo možno přizpůsobit na základě opatrného předpokladu možného obnovení smlouvy se společností Ryanair nebo domluvy s jinými leteckými společnostmi na podobných podmínkách. Společnost Ryanair se domnívá, že tímto způsobem by bylo možno odhadnout spodní hranici zisků vytvořených společně smlouvou uzavřenou se společností AMS a smlouvou o letištních službách při zohlednění nejisté povahy dodatečných zisků po uplynutí platnosti smlouvy o letištních službách.

228) Na podporu tohoto přístupu uvádí zpráva souhrn výsledků studií o dopadu reklamy na hodnotu značky. Tyto studie uznávají, že reklama může posílit hodnotu určité značky a učinit ze zákazníků zákazníky stálé. Podle zprávy reklama na ryanair.com zvyšuje viditelnost značky zejména v případě letiště. Zpráva dodává, že menší regionální letiště, která si přejí zvýšit svůj provoz, mohou posílit hodnotu své značky zejména tím, že uzavřou se společností AMS smlouvy o reklamě.

229) Zpráva udává, že přístup založený na peněžních tocích je vhodnější než přístup založený na kapitalizaci, v němž by byly výdaje spojené se společností AMS účtovány jako kapitálové výdaje na nehmotná aktiva (tzn. hodnotu značky letiště). Výdaje na marketing by byly zaneseny do nehmotných aktiv a posléze odepisovány po celou dobu využívání tohoto aktiva s tím, že by se počítalo se zbytkovou hodnotou v okamžiku plánovaného uplynutí platnosti smlouvy o letištních službách. Tento přístup by ale nezohledňoval dodatečný přínos, který letišti přineslo podepsání smlouvy o letištních službách se společností Ryanair, a bylo by rovněž obtížné odhadnout hodnotu nehmotného aktiva spojenou s výdaji na značku a s délkou doby využívání tohoto aktiva.

6.2.3 SPOLEČNOST AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

230) Společnost AMS prohlašuje, že nebyla příjemcem státní podpory a že CCIPB s ní jednala v souladu s kritériem subjektu v tržním hospodářství.

231) Společnost AMS tvrdí, že částky, které měla CCIPB platit společnosti AMS na základě smluv o marketingových službách, odpovídaly tržním cenám služeb, které měly pro letiště skutečnou hodnotu.

232) Společnost AMS tvrdí, že tři níže uvedená tvrzení, která byla obsažena ve zprávě konzultanta, jsou v podobě uvedené v rozhodnutí o rozšíření řízení nepřesná, a to z těchto důvodů:

a) „Internetové stránky společnosti Ryanair se jeví jako srovnatelné s internetovými stránkami jiných leteckých společností, které obvykle nenabízejí placenou reklamu a na nichž letiště neinzerují.“ – Společnost AMS tvrdí, že je nepřesné tvrdit, že jiné letecké společnosti nenabízejí na svých internetových stránkách placenou reklamu. Podle společnosti tomu tak ve skutečnosti je a stránky ryanair.com byly v této oblasti pouze průkopníkem. Společnost AMS zdůrazňuje, že se internetové stránky společnosti Ryanair odlišují významem, který pro inzerenta představují kvůli své oblíbenosti. Společnost AMS poznamenává, že reklama na ryanair.com je zajímavá zvláště pro letiště, protože se dokonale zaměřuje na potenciální cestující, umožňuje navýšit příjmy z činností mimo leteckou dopravu a zvyšuje mezinárodní známost letiště.

b) „Letiště nelze srovnávat s jinými potenciálními zadavateli reklamy na internetových stránkách leteckých společností, jako je společnost Ryanair, protože služby poskytované letištěm cestujícím společnosti Ryanair jsou již svou povahou neoddělitelné od služeb poskytovaných samotnou leteckou společností, a to na rozdíl od jiných služeb, jako je ubytování nebo půjčování aut.“ – Společnost AMS tvrdí, že služby poskytované letišti cestujícím (jako jsou obchody, parkoviště, restaurace atd.) lze snadno oddělit od služeb, které cestujícím poskytuje společnost Ryanair. Společnost AMS dodává, že skutečnost, že služby poskytované cestujícím letištěm jsou či nejsou „provázány“ se službami poskytovanými společností Ryanair, neubírá nic na zajímavosti tohoto typu reklamy pro letiště. Podle společnosti AMS platí stejné uvažování pro soukromá letiště, která platí za služby společnosti, a pro hotely a půjčovny automobilů, které jsou partnery společnosti Ryanair a jejichž služby by bylo rovněž možno označit (nebo neoznačit) za provázané se službami společnosti Ryanair.

c) „Není logické, aby letiště věnovala vlastní prostředky leteckým společnostem na přilákání cestujících na lety těchto společností, které dopravně obsluhují ty samá letiště, vzhledem ke skutečnosti, že z těchto dodatečných cestujících mají přímý prospěch dotčené letecké společnosti.“ – Společnost AMS zdůrazňuje, že letiště umisťují reklamu na ryanair.com, protože si přejí zvýšit podíl přilétajících cestujících, kteří jsou obvykle pro letiště zdrojem vyšších příjmů z činností mimo leteckou dopravu. Společnost AMS dodává, že letiště si potřebují dělat reklamu, aby upevnila svou známost v mezinárodním měřítku, a že v reklamě postupují podobně jako velké nadnárodní podniky, jako jsou Coca-Cola, McDonald's, Nike a další. Podle ní skutečnost, zda letiště umístí či neumístí reklamu na internetové stránky společnosti Ryanair, není pro společnost důležité, protože to nic nemění na celkovém počtu jejích cestujících. V každém případě skutečnost, že by reklama letiště na ryanair.com mohla pro společnost představovat či nepředstavovat přínos, je pro letiště z obchodního hlediska bez významu.

233) Společnost AMS zdůrazňuje, že není důvod zpochybňovat obchodní logiku, na jejímž základě se letiště rozhodlo umístit reklamu na ryanair.com, pokud jsou služby poskytovány za tržní cenu. Dodává, že regionální letiště tento typ reklamy potřebují pro své přežití a růst.

234) Společnost AMS se domnívá, že reklama na internetových stránkách společnosti Ryanair umožňuje zvýšit počet přilétajících cestujících, kteří mohou být pro letiště větším zdrojem příjmů z činností mimo leteckou dopravu než odlétající cestující, kteří cestují do zahraničí. Z uvedeného vyvozuje, že je proto vhodnější umístit komerční reklamu na internetové stránky společnosti Ryanair, a přilákat tak cestující, kteří na letiště přilétají, než umisťovat do novin nebo jiných médií reklamu zaměřenou na místní cestující.

235) Společnost AMS tvrdí, že se pokyny z roku 2005 nevztahují na vztahy mezi letištěm a poskytovatelem marketingových služeb a že pokyny nemohou být použitelné pouze z toho důvodu, že mateřskou společností společnosti AMS je letecký dopravce.

6.3 *PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN PO ZVEŘEJNĚNÍ* V ÚŘEDNÍM VĚSTNÍKU EVROPSKÉ UNIE *VÝZVY ČLENSKÝM STÁTŮM A ZÚČASTNĚNÝM STRANÁM K PŘEDKLÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK K POUŽITÍ NOVÝCH POKYNŮ NA PROBÍHAJÍCÍ VĚCI*

6.3.1 SPOLEČNOST AIR FRANCE

236) Společnost Air France odmítá použití nových pokynů na případy podpor na provozování letišť, i když tyto podpory byly vyplaceny před jejich zveřejněním, a to z různých důvodů:

a) Podle společnosti Air France by se jednalo o použití nových pokynů se zpětným účinkem, jež zvýhodňuje méně poctivé subjekty, protože opravňuje jednání, která nebyla v souladu s pravidly platnými v době, kdy k těmto jednáním došlo. Tento přístup by naopak trestal subjekty, které se podřídily pokynům z roku 2005 tím, že odmítly přijímat veřejné prostředky.

b) Společnost Air France k tomu zastává názor, že uplatnění nových pokynů na podpory na provoz, které byly poskytnuty letištím před jejich vstupem v platnost, je v rozporu s obecnými právními zásadami a evropskou judikaturou.

237) Společnost Air France tvrdí, že nové pokyny budou mít za následek upřednostnění nových subjektů na úkor tradičních leteckých provozovatelů. Nové pokyny údajně diskriminují tradiční subjekty působící na letišti, jež podléhají vyšším poplatkům, protože umožňují nové letecké společnosti hradit pouze inkrementální náklady spojené s její činností.

238) Společnost Air France závěrem připomíná, že podmínka nediskriminačního přístupu k infrastruktuře letiště se sice v teorii jeví jako snadno splněna, ovšem skutečnost je zcela jiná, protože některé obchodní modely jsou vědomě znevýhodňovány.

6.3.2 CCIPB

239) CCIPB odkázala na své předchozí připomínky a předložila analýzu popisující důvody, proč by dotace na zařízení, pokud by byly považovány za podporu na její provoz, měly být slučitelné s ustanoveními oddílu 5.1.2 nových pokynů, jež umožňují povolit se zpětným účinkem podpory na provoz vyplacené letištím před vstupem nových pokynů v platnost.

6.3.3 TRANSPORT & ENVIRONMENT (T&E)

240) Tato nevládní organizace předložila připomínky, v nichž kritizuje nové pokyny a dosavadní rozhodnutí Komise v odvětví letectví z důvodu jejich údajně neblahých důsledků pro životní prostředí.

7. **VYJÁDŘENÍ FRANCIE**

7.1 *VYJÁDŘENÍ FRANCIE PO ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ*

7.1.1 SMLOUVA O LETIŠTNÍCH SLUŽBÁCH Z ROKU 2005

241) Francie zdůrazňuje, že smlouva o letištních službách z roku 2005 se omezuje na připomenutí sazebních podmínek letiště, jež jsou veřejné a uplatňované stejným způsobem na každého dopravce, který dopravně obsluhuje letiště.

242) Pokud jde o poplatek za parkování, nařízení letiště o sazbách stanoví, že se tento poplatek vybírá až od okamžiku, kdy letadlo parkuje na letišti déle než dvě hodiny. Podle Francie je logické, že se společnosti Ryanair běžně poplatek za parkování neúčtuje, protože se obrátka letadel, která provozuje, obvykle omezuje na 25 minut.

243) Stejné je to i v případě poplatku za signalizaci, kdy se tento poplatek vybírá jen tehdy, pokud se používají signalizační světla (to znamená v noci nebo při špatné viditelnosti). Protože podle Francie lety společnosti Ryanair probíhají pouze ve dne a nevyžadují použití signalizační služby, není proto odpovídající poplatek vybírán.

7.1.2 DAŇ CIVILNÍHO LETECTVÍ

244) Francie poskytuje upřesnění ohledně letištní daně popsané v oddílu 4.3.2 a daně civilního letectví.

245) Pokud jde o daň civilního letectví stanovenou v článku 302a K všeobecného daňového zákoníku, vybírá ji stát od leteckých dopravců a daň je určena k financování těch úkolů generálního ředitelství civilního letectví, které nejsou financovány poplatky za poskytnuté služby. Její základ je dán počtem cestujících a objemem nákladu a poštovních zásilek naložených do letadel při odletu z Francie. Její sazbu v rámci Společenství stanoví výše uvedený článek a je stejná na celém francouzském území. Stanovení sazby daně a její vybírání provádí stát a provozovatelé letišť nejsou do tohoto postupu zapojeni.

7.1.3 SMLOUVA VÁZAJÍCÍ CCIPB VŮČI SPOLEČNOSTI AMS

246) Pokud jde o smlouvu, kterou je CCIPB vázána vůči společnosti AMS a která představuje základ oznamovacího řízení, francouzské orgány poznamenávají, že tato smlouva stanoví, že společnost AMS má výhradní licenci na nabízení marketingových služeb na turistických internetových stránkách www.ryanair.com. Francie poznamenává, že tyto internetové stránky nabízejí rovněž letecké služby s odletem z četných letišť v Evropě.

247) Francie upozorňuje, že CCIPB poskytla dokumenty, které jsou součástí obchodní nabídky internetových stránek www.voyages-sncf.com a v nichž nabízené služby se velmi blíží službám, jež jsou předmětem smlouvy se společností AMS. Tyto služby jsou údajně ohodnoceny na […] EUR bez DPH, tj. […] EUR včetně DPH, což je částka, která je řádově srovnatelná s částkou účtovanou dceřinou společností společnosti Ryanair.

248) Francie se domnívá, že by měly být rovněž zohledněny další parametry smlouvy, a to zejména:

— její doba trvání v délce pěti let,

— podmínky jejího uzavření, a to zejména bez předchozí výzvy k účasti v soutěži týkající se nákupu služeb z tržního sektoru,

— způsoby stanovení sazeb těchto marketingových služeb, které byly určeny *ex ante* a paušálně, a nikoliv *ex post* na základě statistických údajů o navštěvovanosti internetových stránek www.ryanair.com,

— doložky o výlučnosti ohledně poskytování vedlejších služeb (půjčování automobilů, ubytování), které k nim omezují přístup pouze na podniky, s nimiž má společnost Ryanair obchodní dohody.

7.2 *VYJÁDŘENÍ FRANCIE K PŘIPOMÍNKÁM ZÚČASTNĚNÝCH STRAN PŘEDLOŽENÝCH PO ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ*

249) Francie si nepřála vyjádřit se k připomínkám zúčastněných stran předložených po zahájení formálního vyšetřovacího řízení.

7.3 *VYJÁDŘENÍ FRANCIE PO ROZŠÍŘENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ*

7.3.1 ÚDAJNÁ PODPORA POSKYTNUTÁ LETECKÝM SPOLEČNOSTEM

250) Francie se domnívá, že pro účely zjištění existence hospodářského zvýhodnění je nutno smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách posuzovat současně za každé zvažované období.

251) Francie se dále domnívá, že pro uplatnění kritéria soukromého subjektu v tržním hospodářství je nutno současně posuzovat současně chování CCIPB jako celku, dále chování CCIPB jakožto správce letiště a chování státu nebo jiných veřejnoprávních subjektů, které kontrolují správce letiště nebo zasahují do jeho financování, a to vždy v jejich vztahu se společnostmi Ryanair a AMS.

252) Francie nicméně poznamenává, že odůvodnění, o která se veřejné orgány opírají, aby se podílely na některých financováních, nejsou založeny pouze na kritériích ziskovosti pro letiště, ale šířeji na sociálních a hospodářských přínosech letištní činnosti pro oblast, které soukromý subjekt v tržním hospodářství při svém uvažování nezohledňuje.

253) Francie se v tomto ohledu odvolává na dvě studie, které v roce 2005 a 2011 provedla CCIPB ohledně dopadu provozu společnosti Ryanair. Tyto studie údajně prokazují výrazné hospodářské přínosy leteckého spoje pro oblast.

254) Pokud jde o pochybnosti vyjádřené Komisí v rozhodnutí o rozšíření řízení ohledně slučitelnosti opatření podpory, jež byla případně poskytnuta smlouvou uzavřenou se společností Ryanair v roce 2003 a smlouvami z roku 2005, s vnitřním trhem, Francie připomíná, že sama oznámila tento případ v roce 2007, aby sdělila své pochybnosti a získala od Komise rozhodnutí ohledně dodržení pravidel z hlediska předpisů Společenství pro státní podporu u opatření podpory, jež byla případně poskytnuta smlouvami z roku 2005. V tomto rámci se Francie nepovažuje za schopnou slučitelnost prokázat.

255) Francie potvrzuje výrazný dopad činnosti leteckých společností financovaných CCIPB na regionální hospodářský rozvoj. Francie přesto nemůže dospět k závěru o jejich slučitelnosti s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU nebo s pravidly použitelnými na služby obecného hospodářského zájmu.

7.3.2 FINANČNÍ PŘÍSPĚVKY LETIŠTI

256) Pokud jde o existenci státní podpory ve finančních příspěvcích letišti Pau, Francie se domnívá, že se investiční rozhodnutí přispívajících veřejných orgánů nezakládala v případě tohoto letiště stejně jako v případě většiny letišť stejné velikosti na přímé protislužbě hrazené koncesionářem, ale na sociálních a hospodářských přínosech, které pro oblast vznikají letištní činností.

257) Francie se dále odvolává na právní rámec financování úkolů v oblasti ochrany a bezpečnosti popsaný v oddílu 4.3.2. Francie se domnívá, že tento nástroj vylučuje jakékoli nadměrné vyrovnání nákladů správců letišť za plnění úkolů v oblasti ochrany a bezpečnosti, které spadají do výsadních pravomocí státu. Podle Francie tak částky vyplacené státem na pokrytí nákladů na bezpečnost (zaměstnanci a zařízení nebo protipožární vozidla, prevence ohrožení zvířaty, oplocení) a ochranu (zaměstnanci a zařízení určené na kontrolu cestujících a jejich zavazadel) nelze údajně přirovnávat ke státní podpoře.

7.4 *VYJÁDŘENÍ FRANCIE K PŘIPOMÍNKÁM ZÚČASTNĚNÝCH STRAN PŘEDLOŽENÝCH PO ROZŠÍŘENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ*

258) Francie si nepřála vyjádřit se k připomínkám zúčastněných stran předložených po rozšíření formálního vyšetřovacího řízení.

7.5 *VYJÁDŘENÍ FRANCII K POUŽITÍ NOVÝCH POKYNŮ NA TENTO PŘÍPAD*

259) Francie poznamenává, že u podpor na provoz jsou nové pokyny pružnější než předchozí. Jejich zpětné uplatnění na všechny podpory umožní podle Francie řešit minulé situace některých letišť mírnějším způsobem.

260) Francie ale konstatuje, že podle nových pokynů budou investiční podpory posuzovány přísněji než dříve, protože tyto pokyny stanoví nejvyšší povolené míry podpory v závislosti na velikosti letiště.

7.6 *VYJÁDŘENÍ FRANCIE K PŘIPOMÍNKÁM ZÚČASTNĚNÝCH STRAN K POUŽITÍ NOVÝCH POKYNŮ NA TENTO PŘÍPAD*

261) Francie si nepřála vyjádřit se k připomínkám třetích stran k použití nových pokynů na tento případ.

8. **POSOUZENÍ**

262) Pro účely posouzení předmětných opatření je nutno rozlišovat mezi možnou podporou poskytnutou leteckým společnostem (oddíl 8.1 tohoto rozhodnutí) a možnou podporou poskytnutou provozovateli letiště Pau formou finančních příspěvků (oddíl 8.2 tohoto rozhodnutí).

8.1 *OPATŘENÍ VE PROSPĚCH LETECKÝCH SPOLEČNOSTÍ*

8.1.1 EXISTENCE PODPORY PODLE ČL. 107 ODST. 1 SFEU

263) Podle čl. 107 odst. 1 SFEU jsou podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, neslučitelné s vnitřním trhem, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy.

264) K označení opatření za státní podporu je nutno, aby byly kumulativně splněny tyto podmínky: 1) předmětné opatření je financováno ze státních prostředků a je přičitatelné státu, 2) poskytuje hospodářské zvýhodnění, 3) toto zvýhodnění je selektivní, 4) předmětné opatření narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a může ovlivnit obchod mezi členskými státy a 5) příjemcem je podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, což znamená, že vykonává hospodářskou činnost.

8.1.1.1 ***Státní prostředky ve smlouvách, které CCIPB uzavřela s leteckými společnostmi během zkoumaného období***

265) Smlouvy o marketingových službách a letištních službách byly uzavřeny mezi leteckými společnostmi na jedné straně a CCIPB na straně druhé.

266) Obchodní a průmyslové komory jsou veřejnoprávní instituce podle francouzského práva. Podle současně platné verze článku L710-1 obchodního zákoníku „*departementální instituce nebo komory sítě obchodních a průmyslových komor mají každá jakožto zprostředkovatel státu za úkol zastupovat zájmy průmyslu, obchodu a služeb u orgánů veřejné moci nebo zahraničních orgánů. Zajišťují rozhraní mezi různými dotčenými subjekty a vykonávají svou činnost, aniž jsou dotčeny úkoly zastupování, kterými platná právní nebo předpisová ustanovení pověřují oborová nebo mezioborová sdružení, a úkoly plněné orgány územní samosprávy v rámci jejich svobodné správy. Síť, a v ní každá departementální instituce nebo komora, přispívá k hospodářskému rozvoji, přitažlivosti, územnímu rozvoji a podpoře podniků a jejich sdružení tím, že plní za podmínek stanovených výnosem všechny úkoly veřejné služby a všechny úkoly obecného zájmu, které jsou nutné pro splnění těchto úkolů*“.

267) Ve stejném ustanovení je uvedeno:

„*Za tímto účelem může každá departementální instituce či komora plnit za případného dodržování odvětvových programů, které se na ni vztahují:*

1. *úkoly obecného zájmu, které jí jsou svěřeny zákony a předpisy;*

2. *úkoly v oblasti podpory, asistence, navazování kontaktů a poradenství při zakládání a přebírání podniků a u podniků při dodržení platných právních a předpisových ustanovení v oblasti práva hospodářské soutěže;*

3. *úkoly podpory a poradenství v oblasti mezinárodního rozvoje podniků a vývozu, a to v partnerství s Agence française pour le développement international des entreprises;*

4. *úkoly ve prospěch počátečního nebo průběžného odborného vzdělávání prostřednictvím zejména soukromých nebo veřejných vzdělávacích institucí, které zakládá, spravuje nebo financuje;*

5. *úkoly v oblasti zakládání a správy zařízení, a to zejména přístavů a letišť;*

6. *úkoly tržní povahy, které jí byly svěřeny veřejnoprávním subjektem nebo které se ukáží jako nutné pro plnění jejích jiných úkolů;*

7. *všechny úkoly v oblasti znaleckých posudků, konzultací nebo studií vyžádaných veřejnými orgány v otázce týkající se průmyslu, obchodu, služeb, hospodářského rozvoje, odborného vzdělávání nebo územního rozvoje, aniž jsou dotčeny práce, ke kterým by mohla přistoupit z vlastního popudu*“.

268) V článku L710-1 obchodního zákoníku je rovněž uvedeno: „*Shromáždění francouzských obchodních a průmyslových komor, regionální obchodní a průmyslové komory, územní obchodní a průmyslové komory a mezioborová obchodní sdružení jsou*

veřejnoprávními institucemi pod dohledem státu a jsou spravovány zvolenými vedoucími podniků".

269) Tento právní akt se během zkoumaného období, tj. od roku 2003 do roku 2010, vyvíjel. Jeho základní zásady ale zůstaly beze změn. Během celého tohoto období zůstaly obchodní a průmyslové komory jako CCIPB veřejnoprávními institucemi zřízenými zákonem, spravovanými zvolenými vedoucími podniků a pod dohledem státu. Protože na druhé straně představují zprostředkovatele státu, jejich smyslem a jejich prvním úkolem je (podle článku L710-1 obchodního zákoníku) plnit úkoly obecného zájmu, které jim svěřuje zákon, tj. v zásadě zastupovat u orgánů veřejné správy zájmy průmyslu, obchodu a služeb, podporovat místní podniky a rozvíjet přitažlivost území a jejich rozvoj. Obchodní a průmyslové činnosti obchodních a průmyslových komor jsou doplňkem k plnění jejich úkolů obecného zájmu a jsou pojímány tak, aby přispívaly k jejich provádění.

270) Dále je nutno poznamenat, že vnitrostátní právní předpisy stanoví zvláštní způsoby financování obchodních a průmyslových komor, a to zejména v článku L710-1 obchodního zákoníku. Prostředky obchodních a průmyslových komor tak tvoří zejména daňové příjmy (daň na náklady obchodních a průmyslových komor stanovená v článku 1600 všeobecného daňového zákoníku), dotace nebo prostředky pocházející z činností v oblasti odborného vzdělávání nebo ze správy dopravních infrastruktur. Obchodní a průmyslové komory tak při svých výdajích nemusí spoléhat pouze na své obchodní příjmy. Uvedené zřejmě potvrzuje závěr, že obchodní a průmyslové činnosti obchodních a průmyslových komor jsou doplňkem k plnění jejich úkolů obecného zájmu a jsou pojímány tak, aby přispívaly k jejich provádění.

271) Pokud jde o CCIPB, Francie tento závěr potvrdila. Prohlásila totiž: „*Jako zákonný zástupce zájmů 13 000 místních podniků je Obchodní a průmyslová komora Pau Béarn jejich mluvčím u orgánů veřejné správy a u orgánů samosprávných celků. (…) V rámci plnění těchto úkolů dostává správa letiště Pau Pyrénées svůj plný smysl, protože vytváří z letiště nástroj růstu a rozvoje hospodářské činnost daného území. (…) Z uvedeného tak vyplývá, že obchodní a průmyslové komory mají zákonný úkol obecného zájmu, který je mimo jiné spojen s hospodářským rozvojem a zlepšováním přitažlivosti území. Z výše uvedených ustanovení rovněž vyplývá, že správa letištních zařízení zapadá právě do rámce tohoto úkolu*".

272) Francie dále uvedla: „*Obchodní a průmyslové komory pravidelně provádějí a financují lobbování ve prospěch přitažlivosti svého území a propagují nová zařízení. Provádějí rovněž specifickou propagaci v oblasti cestovního ruchu prostřednictvím své účasti v různých departementálních a regionálních strukturách tohoto odvětví, a to zejména prostřednictvím departementálních a regionálních výborů cestovního ruchu ustavených podle článků L131-4 a L132-3 zákoníku cestovního ruchu (…). Rozvíjení přitažlivosti území vyžaduje ve skutečnosti celou řadu opatření, jak přilákat zároveň kapitál, trhy, podniky, talenty, studenty a turisty, ze kterých žijí podniky a oblast. Přitažlivost znamená také mezinárodní známost. Nízkonákladové letecké společnosti se svými internetovými stránkami se na tom mohou podílet. Ostatně sami obyvatelé oblasti vyžadují nové letecké spoje, rozmanitou nabídku a zejména ‚nízkonákladové' služby, aby jejich spojení s Evropou bylo snazší a za nižší cenu*".

273) Tato tvrzení jednoznačně prokazují, že základním cílem a smyslem CCIPB stejně jako všech obchodních a průmyslových komor je sloužit zájmům místních podniků jako celku a přispívat hospodářskému rozvoji a přitažlivosti území. Výše uvedená tvrzení Francie ostatně uvádějí, že obchodní a průmyslová komora jako CCIPB nevykonává obchodní činnost, jako je správa letiště Pau, s výhledem na ziskovost, ale s cílem podílet se nezbytně na úkolech obecného zájmu, kterými je tento subjekt ze zákona pověřen. Jak je připomenuto výše v bodě odůvodnění 142, CCIPB se sama považuje za veřejnoprávní samosprávný subjekt, jehož cílem není dosahování zisku.

274) S ohledem na výše uvedené je nutno považovat obchodní a průmyslové komory jako CCIPB za veřejné orgány, jejichž rozhodnutí se musí stejně jako v případě ústřední státní správy nebo orgánů samosprávných územních celků považovat za „přičitatelná státu" ve smyslu judikatury v oblasti státní podpory ([34]) a jejichž prostředky představují státní prostředky ([35]). V tomto ohledu není důležité, že obchodní a průmyslové komory spravují osoby volené obchodníky a vedoucími a zástupci podniků a nespravují je úředníci jmenovaní jinými veřejnými orgány. Také vnitrostátní parlamenty jsou voleny všemi občany s volebním právem. Přesto představují jednu z ústavních mocí každého demokratického státu, jejíž rozhodnutí jsou nutně přičitatelná státu.

([34]) Viz například rozsudek ze dne 21. března 1991 ve věci C-303/88, *Itálie* v. *Komise*, Sb. rozh. s. I-1433, bod 11, a rozsudek ze dne 12. prosince 1996 ve věci T-358/94, *Compagnie nationale Air France* v. *Komise*, body č. 58 až 61.

([35]) Viz v tomto ohledu rozhodnutí Komise ze dne 14. července 2004 ve věci C 25/2004, *Německo – DVB-T in Berlin-Brandenburg*, bod odůvodnění 20.

275) Postavení obchodních a průmyslových komor se tak liší od veřejnoprávních podniků, o nichž Soudní dvůr v rozsudku ve věci *Stardust Marine* ([36]) prohlásil: *„I v případě, že stát může kontrolovat veřejný podnik a vykonávat rozhodující vliv nad jeho činností, není možné v konkrétním případě automaticky předpokládat, že tuto kontrolu skutečně vykonává. Veřejný podnik může jednat s větší či menší nezávislostí podle stupně autonomie, kterou mu stát umožní. Proto pouhý fakt, že veřejný podnik je pod státní kontrolou, není dostačující pro to, aby opatření přijatá daným podnikem, jako jsou například předmětná opatření finanční podpory, byla považována za přičitatelná státu. Je též nutno zjistit, zda veřejné orgány mají být považovány za zúčastněné, ať již tím či oním způsobem, na přijetí daného opatření“.*

276) V případě opatření přijatém veřejnoprávním podnikem, jehož smyslem je výkon hospodářské činnosti, jde o to zjistit, zda jsou veřejné orgány, které tento podnik kontrolují například kapitálovým podílem, který v tomto podniku vlastní, zapojeny do předmětného opatření. Postavení obchodní a průmyslové komory je odlišné v tom smyslu, že tato entita je sama součástí veřejné správy či „zprostředkovatelem státu“ nebo „veřejným samosprávným celkem“, a tudíž veřejným orgánem vytvořeným ze zákona s cílem uspokojovat obecné zájmy. Pro určení, zda je určité rozhodnutí obchodní a průmyslové komory přičitatelné státu, tak není nutno zjišťovat, zda byl jiný veřejný orgán (například stát ve vlastním slova smyslu či obec nebo jiné orgány územní samosprávy) zapojen do předmětného rozhodnutí. Takové rozhodnutí ve skutečnosti nutně splňuje kritérium přičitatelnosti.

277) Komise ve svém rozhodovacím postupu tento přístup již přijala. Ohledně obchodní a průmyslové komory departementu Var tak prohlásila: “*…na základě svého statusu veřejnoprávního subjektu podle francouzského práva vykonává činnost na zeměpisně vymezeném území, je řízena volenými členy a disponuje daňovými příjmy vybíranými od podniků zapsaných v obchodním rejstříku, a spadá tak do kategorie „veřejné moci“ ve smyslu směrnice Komise 2000/52/ES* ([37]). *Není proto nutno zjišťovat přičitatelnost opatření státu ve smyslu judikatury ve věci Stardust Maritime*“ ([38]).

278) CCIPB odmítla přičitatelnost státu u smluv, které jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, a popřela zapojení státu a orgánů místních samospráv do svých vlastních rozhodnutí. S ohledem na výše uvedené se tato argumentace jeví jako irelevantní, protože sama CCIPB je veřejným orgánem, jehož rozhodnutí jsou nutně přičitatelná státu ve smyslu judikatury v oblasti státní podpory, a to bez ohledu na roli, kterou v jejích rozhodnutích hrály jiné orgány. Ze stejných důvodů nejsou relevantní tvrzení CCIPB, podle nichž neznamená dohled vykonávaný státem podřízení. Jak již bylo připomenuto v bodě odůvodnění 273, CCIPB se ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení sama představila jako *„veřejnoprávní samosprávný celek, jehož cílem není vytvářet zisk“*, čímž potvrdila tvrzení Komise, podle něhož je CCIPB veřejným orgánem, jehož rozhodnutí jsou přičitatelná státu, aniž je nutno ověřovat, zda do nich nejsou zapojeny jiné veřejné orgány.

279) Připomínky společnosti Ryanair k tomuto bodu jsou v podstatě podobné připomínkám CCIPB. Společnost Ryanair se zejména domnívala, že by Komise měla přezkoumat kritérium přičitatelnosti pomocí analýzy zapojení „veřejných orgánů“ do rozhodnutí CCIPB týkajících se společností Ryanair a AMS. Společnost Ryanair dále uvedla stanovisko Státní rady, které má prokazovat nezávislost obchodních a průmyslových komor na státu ve vlastním slova smyslu. Podle tohoto stanoviska skutečnost, že jsou obchodní a průmyslové komory *„napojeny na stát za situace, kdy každá veřejnoprávní instituce musí být napojena na určitou právní osobu, neznamená sama o sobě žádnou podřízenost“*. Společnost Ryanair v tomto ohledu zdůrazňuje, že stát (ve vlastním slova smyslu) je zapojen pouze do určitých rozhodnutí CCIPB, a to jen tím, že je o nich informován *ex post*. Ze všech výše uvedených důvodů je tato argumentace irelevantní, protože u rozhodnutí CCIPB není nutno hledat případné zapojení jiných veřejných orgánů, než je ona sama.

280) Stejně tak tvrzení CCIPB, že spravuje letiště Pau *„v podmínkách soukromého práva“*, není relevantní, protože předmětná opatření byla přijata veřejnoprávním samosprávným subjektem, a jsou tak nutně přičitatelná státu ([39]).

([36]) Viz rozsudek ze dne 16. května 2002 ve věci C-482/99, *Francie* v. *Komise*, Sb. rozh. s. I-4397, bod č. 52.

([37]) Směrnice Komise 2000/52/ES ze dne 26. července 2000, kterou se mění směrnice 80/723/EHS o zprůhlednění finančních vztahů mezi členskými státy a veřejnými podniky (Úř. věst. L 193, 29.7.2000, s. 75).

([38]) Viz rozhodnutí Komise ze dne 22. června 2006 ve věci N 563/05 – Francie – Podpora ve prospěch společnosti Ryanair na leteckém spoji mezi Toulonem a Londýnem, bod odůvodnění 16.

([39]) Komise pro úplnost zdůrazňuje, že pro účely uplatnění pravidel pro státní podporu není důvod rozlišovat mezi CCIPB a zvláštním útvarem CCIPB, který je vyhrazen pro správu letiště, protože tento útvar, který spravuje letiště v Pau, nemá vlastní právní subjektivitu, jež by byla odlišná od právní subjektivity CCIPB, a je pouhou odnoží vnitřních útvarů CCIPB bez rozhodovací autonomie s výjimkou rozhodování v oblasti každodenní správy letiště. Různé smlouvy o letištních a marketingových službách, které jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, tak podepsal předseda CCIPB po schválení valnou hromadou CCIPB. Ostatně Francie a ani žádná ze zúčastněných stran netvrdily, že by opatření, jež jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, měla být přičítána pouze tomuto útvaru.

281) Z uvedeného plyne závěr, že jednotlivé smlouvy, které jsou předmětem tohoto přezkumu, jsou přičitatelné státu a znamenají použití státních prostředků.

8.1.1.2 ***Selektivní zvýhodnění společností Ryanair, AMS a Transavia ve smlouvách uzavřených s CCIPB během zkoumaného období***

282) Za účelem posouzení, zda státní opatření představuje podporu, je nutno zjistit, zda jím přijímající podnik získává hospodářské zvýhodnění, jež by za běžných tržních podmínek nezískal ([40]).

283) Pro provedení této analýzy je nutno uplatnit na předmětná opatření zásadu subjektu v tržním hospodářství. Tato zásada spočívá ve zjištění, zda by případný subjekt v tržním hospodářství, který by jednal na místě CCIPB a byl veden výhledy za ziskovost, uzavřel podobné smlouvy.

284) Pro řádné uplatnění této zásady je nutno nejdříve přezkoumat různé obecné otázky, a to zejména tyto:

— Je nutno analyzovat smlouvu o letištních službách a smlouvu o marketingových službách, které byly uzavřeny současně, společně nebo naopak odděleně ([41])?

— Je nutno při uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství na smlouvy o marketingových službách soudit, že CCIPB jednala jako správce letiště Pau nebo jako veřejný orgán, který nakoupil marketingové služby nezávisle na své funkci správce letiště v rámci svého úkolu rozvíjet místní hospodářství?

— Jaký prospěch by případný subjekt v tržním hospodářství jednající na místě CCIPB mohl očekávat od smluv o marketingových službách?

— Jaký význam má srovnání ustanovení smluv o letištních službách, jež jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, s letištními poplatky účtovanými na jiných letištích pro uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství?

285) Po zodpovězení těchto různých otázek uplatní Komise zásadu subjektu v tržním hospodářství na jednotlivá předmětná opatření.

Společná analýza smluv o letištních službách a smluv o marketingových službách

286) V rozhodnutí o rozšíření řízení Komise usoudila, že je nutno oba typy smluv, které jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, to znamená smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách, posuzovat společně pro každé zvažované období, a to v okamžiku podepsání každé ze zvažovaných smluv. Tento přístup by konkrétně znamenal prošetřit každou z níže uvedených skupin smluv uzavřených CCIPB jako jedno a jediné opatření, přičemž tyto skupiny smluv jsou následující:

— smlouva o letištních službách uzavřená dne 30. června 2005 se společností Ryanair a smlouva o marketingových službách podepsaná stejný den se společností AMS, která se týká spoje Pau – Londýn Stansted,

— dopis CCIPB společnosti Ryanair ze dne 25. září 2007, kterým se rozšiřují ustanovení smlouvy o letištních službách ze dne 30. června 2005 na spoj Pau – Charleroi ([42]), a smlouva o marketingových službách uzavřená stejný den se společností AMS,

— dopis CCIPB společnosti Ryanair ze dne 17. března 2008, kterým se rozšiřují ustanovení smlouvy o letištních službách ze dne 30. června 2005 na spoj Pau – Bristol, a smlouva o marketingových službách uzavřená dne 31. března 2008 se společností AMS, která se týká stejného spoje,

([40]) Viz zejména rozsudek ze dne 29. dubna 1999 ve věci C-342/96, *Španělsko* v. *Komise*, Sb. rozh. 1999, I-2459, bod č. 41.

([41]) Tato otázka se netýká smlouvy ze dne 23. ledna 2006 mezi CCIPB a společností Transavia, která pojednává jak o letištních, tak o marketingových službách, a ani smlouvy uzavřené dne 28. ledna 2003 mezi CCIPB a společností Ryanair, která obsahuje rovněž ustanovení jak o letištních, tak o marketingových službách.

([42]) Tento typ dopisu lze přirovnat ke smlouvě o letištních službách, protože se jím stanoví způsoby stanovení letištních poplatků a plnění pozemního odbavení. V další části bude zahrnut do aktů označovaných jako „smlouvy o letištních službách".

— dopis CCIPB společnosti Ryanair ze dne 16. června 2009, kterým se rozšiřují ustanovení smlouvy o letištních službách ze dne 30. června 2005 na spoj Pau – Bristol, a smlouva o marketingových službách uzavřená stejný den se společností AMS, která se týká stejného spoje,

— smlouva o marketingových službách uzavřená dne 28. ledna 2010 se společností AMS, která se týká spojů Pau – Londýn, Pau – Charleroi a Pau – Beauvais. Souběžně s touto smlouvou nebyla formálně podepsána žádná smlouva o letištních službách. Lze ale identifikovat existenci „neformální" smlouvy o letištních službách. Tato neformální smlouva spočívá v tom, že se na společnost Ryanair nadále uplatňují v případě tří spojů popsaných ve smlouvě o marketingových službách ([43]) obecné letištní poplatky letiště, které byly přijaty po jednání v rámci hospodářské poradní komise letiště, a rovněž sazby za pozemní odbavení stanovené ve smlouvě o letištních službách ze dne 30. června 2005. Francie totiž uvedla, že po uplynutí platnosti smlouvy o letištních službách ze dne 30. června 2005, to znamená dne 30. června 2010, nebyla tato smlouva prodloužena a že sazebník nadále uplatňovaný na společnost Ryanair zůstal proto v případě regulovaných poplatků sazebník přijatý hospodářskou poradní komisí letiště a v případě pozemního odbavení sazebník stanovený smlouvou ze dne 30. června 2005.

287) Francie prohlásila, že souhlasí s přístupem zvoleným v rozhodnutí o rozšíření řízení, který spočívá ve společné analýze smluv o letištních službách a smluv o marketingových službách uzavřených souběžně. Některé zúčastněné strany, a to zejména CCIPB a společnost Ryanair, naopak tento přístup odmítají a domnívají se, že smlouvy o marketingových službách je nutno analyzovat odděleně.

288) Věcné prvku případu nicméně potvrzují oprávněnost přístupu zvoleného v rozhodnutí o rozšíření řízení, se kterým Francie vyjádřila souhlas. V případě společnosti Transavia a smlouvy uzavřené se společností Ryanair v roce 2003 je tento přístup zjevný, protože marketingové a letištní služby jsou předmětem jediné smlouvy. Z důvodů uvedených v bodech odůvodnění 289 až 313 platí tento přístup rovněž pro ostatní smlouvy uzavřené se společnostmi Ryanair a AMS.

289) V prvé řadě byla každá smlouva o marketingových službách uzavřena téměř ve stejný okamžik jako smlouva o letištních službách. K uzavření těchto dvou typů smluv došlo pokaždé ve stejný den, s výjimkou případu smlouvy o marketingových službách ze dne 31. března 2008, která byla ale podepsána jen velmi krátce (14 dní) po smlouvě o letištních službách u spoje Pau – Bristol, jíž se smlouva o marketingových službách také týkala.

290) Oba typy smluv navíc uzavřely stejné smluvní strany. Společnost AMS je totiž 100 % dceřinou společností společnosti Ryanair a její vedoucí jsou vrcholnými manažery společnosti Ryanair ([44]). Společnosti Ryanair a AMS tak tvoří jedinou hospodářskou entitu v tom smyslu, že společnost AMS jedná podle zájmů společnosti Ryanair a pod její kontrolou a že zisky, které vytváří, jsou určeny společnosti Ryanair v podobě dividend nebo navýšení hodnoty společnosti. Jak bude podrobněji rozvedeno níže, jednotlivé smlouvy o marketingových službách jsou navíc vázány na provozování určitých leteckých spojů společností Ryanair s odletem z letiště Pau. Smlouvy o marketingových službách totiž uvádějí, že důvodem jejich vzniku je závazek společnosti Ryanair provozovat tyto spoje a že byly ostatně uzavřeny současně se smlouvami o letištních službách mezi CCIPB a společností Ryanair týkajících se stejných spojů. Skutečnost, že smlouvy o marketingových službách uzavřela CCIPB se společností AMS a neuzavřela je se společností Ryanair, nemůže proto zabránit, aby určitá smlouva o marketingových službách a určitá smlouva o letištních službách, které byly uzavřeny současně, nemohly být považovány za jedinou transakci, a to zejména pro účely analýzy těchto smluv z hlediska zásady subjektu v tržním hospodářství, ani tomu, že v souvislostech této analýzy je nutno považovat společnosti Ryanair a AMS za jedinou hospodářskou entitu.

291) Určitý počet dalších skutečností, které jsou uvedeny v bodech odůvodnění 292 až 313, dále prokazuje existenci dodatečných a velmi úzkých propojení mezi na jedné straně každou smlouvou o marketingových službách a na druhé straně smlouvou o letištních službách, která s ní byla uzavřena současně.

292) Smlouva o marketingových službách ze dne 30. června 2005 tak byla podepsána na dobu pěti let stejně jako smlouva o letištních službách ze stejného dne, kterou se společnost Ryanair zavázala poskytovat každodenní službu mezi Londýnem a Pau. Smlouva o marketingových službách navíc stanoví výslovnou vazbu na služby letecké dopravy, které jsou předmětem smlouvy o letištních službách: „*Tato smlouva spočívá na závazku společnosti Ryanair provozovat každodenně letecký spoj mezi Pau a Londýnem (Stansted)*". Tato věta jednoznačně prokazuje, že smlouva o marketingových službách by s největší pravděpodobností vůbec neexistovala, kdyby společnost Ryanair neprovozovala spoj, který je předmětem smlouvy o letištních službách.

([43]) Podle této smlouvy o marketingových službách se společnost Ryanair zavázala provozovat tyto tři spoje za podmínek upřesněných v této smlouvě.

([44]) Viz zpráva Regionální účetní komory regionu Aquitaine (Chambre régionale des comptes d'Aquitaine) ohledně CCIPB zmíněná v bodě odůvodnění 72, která dospívá zejména k závěru, že „*společnost AMS je pouhou odnoží společnosti Ryanair a řídí ji dva vrcholní manažeři společnosti Ryanair*".

293) Smlouva o marketingových službách ze dne 30. června 2005 ostatně ve své preambuli uvádí: „*(…) společnost Airport Marketing Services Limited je z technických důvodů jedinou společností, která má možnost propagovat oblast Pau a Béarn pomocí původních a výhradních internetových stránek www.ryanair.com s cílem zajistit si rezervaci letenek společnosti Ryanair s destinací Pau*“. Tato věta zřejmě potvrzuje, že hlavním cílem smlouvy o marketingových službách není obecně propagace oblasti Pau a Béarn, nýbrž mnohem konkrétněji maximalizovat prodej letenek společnosti Ryanair s destinací Pau prostřednictvím propagace této oblasti.

294) Na druhé straně služby, které má společnost AMS podle smlouvy o marketingových službách provádět, spočívají ve vložení sdělení a odkazů na stránku internetových stránek společnosti Ryanair, která odpovídá destinaci Pau, a vložit odkaz k internetovým stránkám, které CCIPB určí, na anglickou domovskou stránku stejných internetových stránek. Stránka, která na internetových stránkách společnosti Ryanair odpovídá destinaci Pau, se ale obrací hlavně na osoby, které se již rozhodly nebo by mohly plánovat využití služeb společnosti Ryanair do Pau. Pokud jde o domovskou stránku internetových stránek, která se samozřejmě obrací na mnohem širší veřejnost, týká se smlouva o marketingových službách pouze její anglické verze. Jedná se o dodatečný důkaz, že marketingové služby jsou pojaty hlavně k propagování služeb zajišťovaných mezi Pau a Londýnem společností Ryanair a nepropagují prostě a bez rozlišení město Pau a jeho oblast. Pokud by měly za cíl propagovat město Pau a jeho oblast u všech turistů a podnikatelů, kteří by mohli projevit zájem pro tuto oblast, je pravděpodobné, že by CCIPB požadovala umístění odkazu ke stránkám, které si vybrala, na všechny nebo alespoň na několik jazykových verzí domovské stránky internetových stránek společnosti Ryanair, a nikoliv pouze na anglickou verzi.

295) Smlouva o marketingových službách ze dne 30. června 2005 také stanoví: „*V případě důležitých změn zásadních obchodních podmínek po podepsání této smlouvy, a to zejména počtu přilétajících cestujících vyvolanému touto smlouvou, se smluvní strany zavazují v dobré víře změnit tuto smlouvu tak, aby zohlednila uvedené změny*“. Počet přilétajících cestujících je tak uváděn jako „*zásadní obchodní podmínka*“ smlouvy o marketingových službách, což opět potvrzuje, že marketingové služby nesledují především návštěvnost města Pau a jeho oblasti obecně, ale konkrétněji maximalizaci počtu cestujících na letech společnosti Ryanair s Pau jako destinací.

296) Podobné prvky se nacházejí také v ostatních smlouvách o marketingových službách. Pokud jde o smlouvu o marketingových službách ze dne 25. září 2007, byla tato smlouva uzavřena na dobu pěti let, což odpovídá době, na jakou CCIPB dopisem společnosti Ryanair ze stejného dne rozšířila ustanovení smlouvy o letištních službách ze dne 30. června 2005 na spoj Pau – Charleroi. Smlouva o marketingových službách navíc uvádí: „*Tato smlouva vznikla na základě závazku společnosti Ryanair provozovat každý týden letecký spoj mezi PAU a CHARLEROI s četností 3 letů týdně za rok provozování s výhradou zásahu vyšší moci. CCIPB má tak možnost propagovat přitažlivost PAU BEARN a jeho oblasti pro turisty a podnikatele tím, že svou reklamu zacílí na velký počet turistů a podnikatelů, kteří konzultují internetové stránky www.ryanair.com, a přilákat do PAU BEARN zvýšený počet cestujících s vysokou kupní silou z Belgie*“.

297) Smlouva ve své preambuli dále uvádí: „*(…) [společnost Airport Marketing Services] je jediná s potenciálem zacílit možné cestující společnosti Ryanair ve velkém počtu za účelem propagace přitažlivosti oblasti pro turisty a podnikatele*“. Tato tvrzení zřejmě potvrzují, že hlavním cílem smlouvy není obecně propagace návštěvnosti města Pau a jeho oblasti, nýbrž mnohem konkrétněji maximalizovat prodej letenek společnosti Ryanair na jejím spoji Charleroi – Pau.

298) Na druhé straně služby, které má společnost AMS podle smlouvy o marketingových službách provádět, spočívají ve vložení odkazu k internetovým stránkám, které CCIPB určí, na belgickou a nizozemskou domovskou stránku internetových stránek společnosti Ryanair. Marketingové služby se tak neobracejí na všechny osoby, které by bylo možno přesvědčit k pobytu v Pau nebo jeho oblasti, ale jsou konkrétněji zaměřeny na osoby, u kterých je největší pravděpodobnost, že použijí služeb společnosti Ryanair na spoji mezi Charleroi a Pau, tj. obyvatele Belgie a Nizozemska.

299) Pokud jde o smlouvu o marketingových službách ze dne 31. března 2008, byla uzavřena na dobu od 16. května do 13. září 2008, což odpovídá době, po kterou se společnost Ryanair zavázala provozovat spoj do Bristolu, jak uvádí tato věta smlouvy: „*Tato smlouva vznikla na základě závazku společnosti Ryanair provozovat od 16. května do 13. září 2008 každý týden letecký spoj mezi PAU a BRISTOLEM s četností 3 letů týdně za rok provozování s výhradou zásahu vyšší moci. CCIPB má tak možnost propagovat turistickou a podnikatelskou přitažlivost PAU BEARN a jeho oblasti u velkého počtu turistů a podnikatelů, kteří konzultují internetové stránky www.ryanair.com, a přilákat do PAU BEARN rostoucí počet cestujících anglického původu s vysokou kupní silou*“ ([45]).

([45]) Volný překlad původního anglického textu: „*This Agreement is rooted in Ryanair's commitment to operate on a route between PAU and BRISTOL with a weekly service (3 frequencies per week), from 16th May 2008 to September 13th May 2008 subject to force Majeure, for one year of operation. CCIPB, therefore, has the potential to advertise the business and tourist attractions of the PAU BEARN and its region to large numbers of tourists and business travellers accessing www.ryanair.com, and to attract an increased number of ENGLISH-originating passengers with high spending ability to Pau BEARN*“.

300) Smlouva ve své preambuli dále uvádí: „*[společnost Airport Marketing Services] je jediný podnik s možností přilákat velký počet potenciálních cestujících společnosti Ryanair za účelem propagace přitažlivosti oblasti pro turisty a podnikatele*“ ([46]). Na druhé straně služby, které má společnost AMS podle smlouvy o marketingových službách provádět, spočívají ve vložení odkazu k internetovým stránkám, které CCIPB určí, na anglickou domovskou stránku internetových stránek společnosti Ryanair.

301) Pokud jde o smlouvu o marketingových službách ze dne 16. června 2009, byla uzavřena na dobu od 1. dubna do 24. října 2009, což odpovídá době, po kterou se společnost Ryanair zavázala provozovat spoj Pau – Bristol, jak uvádí tato věta smlouvy: „*tato smlouva vznikla na základě závazku společnosti Ryanair provozovat od 1. dubna 2009 do 24. října 2009 každý týden letecký spoj mezi PAU a BRISTOLEM s četností 2 letů týdně za rok provozování, což znamená celkem 60 plánovaných letů za celý letový program na rok 2009, s výhradou zásahu vyšší moci. CCIPB má tak možnost propagovat přitažlivost PAU BEARN a jeho oblasti pro turisty a podnikatele tím, že svou reklamu zacílí na velký počet turistů a podnikatelů, kteří konzultují internetové stránky www.ryanair.com, a přilákat do PAU BEARN zvýšený počet cestujících s vysokou kupní silou z Anglie*“.

302) Smlouva ve své preambuli dále uvádí: „*(…) [společnost Airport Marketing Services] je jediná s potenciálem zacílit možné cestující společnosti Ryanair ve velkém počtu za účelem propagace přitažlivosti oblasti pro turisty a podnikatele*“. Na druhé straně služby, které má společnost AMS podle smlouvy o marketingových službách provádět, spočívají ve vložení odkazu k internetovým stránkám, které CCIPB určí, na anglickou domovskou stránku internetových stránek společnosti Ryanair.

303) Pokud jde o smlouvu o marketingových službách ze dne 28. ledna 2010, smlouva stanoví, že má platit po dobu jednoho roku od začátku poskytování služeb letecké dopravy, které se společnost Ryanair zavázala provozovat z Pau do Londýna, Charleroi a Beauvais podle článku 1 této smlouvy. Toto ustanovení samo o sobě prokazuje jasnou vazbu mezi smlouvou o marketingových službách a těmito službami letecké dopravy. Článek 1 smlouvy o marketingových službách navíc upřesňuje:

„*tato smlouva vznikla na základě závazku společnosti Ryanair vytvořit a provozovat letecké spoje mezi:*

— *PAU a LONDÝNEM-Stansted od 30. března 2010 s četností 3 letů týdně po celý rok,*

— *PAU a CHARLEROI od 30. března 2010 s četností 3 letů týdně během hlavní sezóny,*

— *PAU a BEAUVAIS od dubna 2010 s četností 3 letů týdně během hlavní sezóny.*

CCIPB má tak možnost propagovat podniky a turistickou a podnikatelskou přitažlivost PAU BEARN a jeho oblasti u velkého počtu turistů a podnikatelů, kteří konzultují internetové stránky www.ryanair.com, a přilákat do PAU BEARN rostoucí počet cestujících s vysokou kupní silou“ ([47]).

304) Smlouva ve své preambuli dále uvádí: „*(…) [společnost Airport Marketing Services] je jediný podnik s možností přilákat velký počet potenciálních cestujících společnosti Ryanair za účelem propagace přitažlivosti oblasti pro turisty a podnikatele*“ ([48]). Na druhé straně stejně jako smlouva o marketingových službách z roku 2005 stanoví smlouva z roku 2010, že služby, které má společnost AMS provádět, spočívají ve vložení sdělení a odkazů na stránku internetových stránek společnosti Ryanair, která odpovídá destinaci Pau, a ve vložení odkazu k internetových stránkám, které CCIPB určí, na i) anglickou domovskou stránku internetových stránek společnosti Ryanair, pokud jde o spoj do Londýna, ii) belgickou a nizozemskou domovskou stránku internetových stránek společnosti Ryanair, pokud jde o spoj do Charleroi, a iii) francouzskou domovskou stránku internetových stránek společnosti Ryanair, pokud jde o spoj do Beauvais. Smlouva dále upřesňuje, že pokud služby letecké dopravy společnosti Ryanair do Londýna, Charleroi a Beauvais uvedené v jejím článku 1 nebudou oznámeny a provoz na těchto spojích zahájen do února 2010, smlouva bude zrušena a odpovědnost za to neponese žádná z obou smluvních stran. Toto ustanovení tak stanoví další vazbu mezi smlouvou o marketingových službách a službami zajišťovanými společností Ryanair do Londýna, Charleroi a Beauvais.

([46]) Viz poznámka pod čarou 45.
([47]) Viz poznámka pod čarou 45.
([48]) Viz poznámka pod čarou 45.

305) Tyto skutečnosti týkající se jednotlivých smluv o marketingových službách prokazují, že marketingové služby stanovené v těchto smlouvách jsou jak svou délkou, tak svou povahou úzce spjaty se službami letecké dopravy nabízenými společností Ryanair, jež jsou uvedeny ve smlouvách o marketingových službách a jež jsou předmětem odpovídajících smluv o letištních službách. Smlouvy o marketingových službách dokonce uvádějí, že vznikly na základě závazku společnosti Ryanair provozovat dotčené dopravní služby. Marketingové služby nebyly zdaleka pojaty tak, aby obecně a bez rozdílu zvyšovaly návštěvnost města Pau a jeho oblasti turisty a podnikateli, ale zaměřují se konkrétně na osoby, které by mohly využít dopravních služeb společnosti Ryanair, které jsou předmětem smluv o marketingových službách, a mají za hlavní cíl propagovat tyto služby.

306) Smlouvy o marketingových službách jsou tak nerozlučně spjaty se smlouvami o letištních službách, jež provázejí, a se službami letecké dopravy, jež jsou jejich předmětem. Z věcných skutečností uvedených v bodech odůvodnění 286 až 305 navíc vyplývá, že v případě neexistence předmětných leteckých spojů (a tudíž smluv o letištních službách, které se jich týkají) by smlouvy o marketingových službách nebyly uzavřeny. Jak je uvedeno v bodech odůvodnění 286 až 305, smlouvy o marketingových službách výslovně uvádějí, že vznikly na základě závazku společnosti Ryanair provozovat určité letecké spoje, a ostatně počítají s marketingovými službami, které v zásadě zajišťují propagaci těchto spojů.

307) V tomto ohledu není relevantní tvrzení CCIPB, podle nějž by se měly oba typy smluv analyzovat odděleně, protože „*každý z nich sleduje jiný cíl*“. Z předcházejícího jasně vyplývá, že smlouvy o marketingových službách jsou spolu se smlouvami o letištních službách nedílnou součástí obchodních vztahů mezi společností Ryanair a CCIPB, protože se jimi řídí provozování leteckých spojů, které jsou předmětem obou těchto smluv.

308) Dále se ukazuje, že před podepsáním předmětných smluv o marketingových službách nepřipravila CCIPB žádné nabídkové řízení otevřené všem společnostem, které poskytují tento typ služeb ([49]), a ani nekonzultovala různé možné poskytovatele, aby porovnala jejich nabídky. Pro poskytování předmětných marketingových služeb obecněji neuvažovala o jiných poskytovatelích než o dotčených leteckých společnostech nebo jejich dceřiných společnostech. Uvedené potvrzuje existenci úzké závislosti mezi smlouvami o marketingových službách a leteckými spoji provozovanými společností Ryanair s odletem z Pau. Pokud by smlouvy o marketingových službách byly skutečně nezávislé na smlouvách o letištních službách, je pravděpodobné, že by CCIPB konzultovala kromě společnosti AMS různé poskytovatele těchto služeb, a to tím spíše, že se jedná o veřejnoprávní subjekt, který běžně používá pro své nákupy výběrová řízení.

309) Navíc se také ukazuje, že uzavření všech smluv o letištních službách bylo podmíněno uzavřením smluv o marketingových službách.

310) Za prvé, podle Francie obě smlouvy z roku 2005 (smlouva o letištních službách a smlouva o marketingových službách ze dne 30. června 2005) „*jsou sice právně nezávislé, ale přesto úzce propojené*“ ([50]) a „*nelze popřít úzkou vazbu mezi smlouvou o letištních službách uzavřenou se společností Ryanair a smlouvou o marketingových službách uzavřenou se společností AMS, která je 100 % dceřinou společností společnosti Ryanair*“ ([51]). Vzhledem k výrazné podobnosti mezi smlouvami z roku 2005 a smlouvami uzavřenými se společnostmi Ryanair a AMS později, výše uvedené poznámky Francie lze snadno zobecnit také na pozdější smlouvy.

311) Ve svém dopise ze dne 30. května 2011 Francie dále uvádí, že „*CCIPB byla nucena uzavřít*“ smlouvy ze dne 30. června 2005. V tomto dopise rovněž připomíná, že „*po neprodloužení smlouvy se společností AMS se společnost Ryanair rozhodla, aniž by o tom písemně CCIPB uvědomila, nepokračovat ve svých letech na letiště Pau-Pyrénées počínaje sezónou IATA léto 2011 (duben roku 2011)*“. Uvedené naznačuje, že alespoň v některých případech společnost Ryanair odmítá provozovat letecký spoj za podmínek, kdy jsou jí účtovány obecné poplatky letiště bez uzavření smlouvy o marketingových službách mezi správcem letiště a společností AMS.

312) Tento přístup zvolila rovněž CRC ve své zprávě ze dne 5. ledna 2007 ([52]).

([49]) S výjimkou neúspěšné výzvy v časopisu Air & Cosmos, viz bod odůvodnění 132.

([50]) Dopis francouzských orgánů ze dne 13. července 2007.

([51]) Dopis francouzských orgánů ze dne 30. května 2011.

([52]) Ve zprávě se uvádí, že: „*… u této úmluvy o poskytování služeb se ve skutečnosti jedná o finanční podporu ve prospěch společnosti Ryanair, která je protiprávní, protože tato podpora nebyla předem oznámena Komisi*“, a že „*obchodní a průmyslová komora (…) použila novou právní konstrukci, aby se vyhnula důsledkům rozhodnutí správního soudu (který dospěl k závěru, že úmluva z roku 2003 se společností Ryanair obsahuje protiprávní státní podporu)*“.

313) Z předchozího vyplývá, že každá smlouva o marketingových službách je nerozlučně spjata se související smlouvou o letištních službách, tvoří společně s ní jedinou transakci a pravděpodobně by nebyla uzavřena bez odpovídající smlouvy o letištních službách a leteckých spojů, které jsou předmětem obou těchto smluv. Pro účely zjištění, zda smlouva představuje státní podporu, je proto nutno analyzovat v případě každé smlouvy o marketingových službách tuto smlouvu o marketingových službách a smlouvu o letištních službách, jež byly uzavřeny současně, jako jednu a jedinou transakci.

Uplatnění kritéria subjektu v tržním hospodářství na CCIPB v případě smluv o marketingových službách

314) Pro účely uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství v případě smluv o marketingových službách je nutno určit, na který případný subjekt v tržním hospodářství je nutno se odvolávat při analýze chování CCIPB.

315) První přístup by spočíval v usouzení, že CCIPB uzavřela smlouvy o marketingových službách jakožto správce letiště ([53]), a srovnat tak její chování s chováním případného správce letiště, který by se řídil výhledy na ziskovost.

316) Druhý přístup by spočíval v usouzení, že CCIPB jednala jakožto veřejnoprávní subjekt pověřený úkolem obecného zájmu, a to v tomto případě hospodářských rozvojem Pau a jeho oblasti, a že nakoupila marketingové služby, aby plnila tento úkol nezávisle na svém postavení správce letiště Pau. V rámci tohoto druhé přístupu by bylo podle judikatury nutno ověřit na jedné straně, zda předmětné služby odpovídají „*skutečným potřebám*“ veřejného odběratele, a na druhé straně, že byly pořízeny za cenu nižší nebo rovnající se „*tržní ceně*“ ([54]), čili že by subjekt v tržním hospodářství vedený výhledy na ziskovost, který by měl potřebu podobných služeb (aniž by byl nutně správcem letiště), byl ochoten přijmout podobné podmínky jako podmínky, které přijala CCIPB.

317) Připomínky některých zúčastněných stran prosazují alespoň nepřímo druhý přístup. Zejména společnost Ryanair předložila ve své výše uvedené studii ze dne 20. prosince 2013 skutečnosti, které mají prokázat, že cena za marketingové služby společnosti AMS nepřesahovala cenu, kterou lze považovat za tržní cenu takových služeb, a k doplnění tohoto tvrzení poznamenala, že správci letišť se neliší od jiných typů zákazníků společnosti AMS.

318) CCIPB poskytla věcné prvky, které míří tímto směrem, a poznamenala: „*Připomínáme zde, že CCIPB je pověřena rozvojem hospodářské přitažlivosti území, pro které je příslušná. Částky zaplacené za tyto marketingové služby tak umožnily propagovat přednosti města Pau a jeho oblasti, a z roční částky 56 milionů EUR, kterou cestující společnosti Ryanair utratili v roce 2010 (…) během svého pobytu, měla přímý prospěch odvětví ubytování, stravování, obchodu a nemovitostí (tato částka dosáhla v roce 2005 výše 8 milionů EUR, což je velmi nízký předpoklad ve srovnání se studiemi o dopadu, které provedla jiná letiště)*“. Tato věta naznačuje, že podle CCIPB je nutno analyzovat její chování jako chování veřejného odběratele, který si pořizuje služby nutné pro plnění svých úkolů obecného zájmu.

319) Komise k uvedenému poznamenává, že na jedné straně je toto tvrzní v rozporu s názorem, podle nějž nejsou rozhodnutí CCIPB ohledně předmětných opatření údajně přičitatelná státu. Pokud CCIPB zastává názor, že podepsala tyto smlouvy, aby splnila svůj úkol v oblasti rozvoje místního hospodářství, musí nutně uznat, že její chování je typickým chováním místního veřejného orgánu.

320) Na druhé straně Komise soudí, že z obou výše uvedených řešení je nutno odmítnout řešení druhé, protože jeho přijetí by znamenalo nebrat zřetel na neoddělitelnost smluv o letištních službách od odpovídajících smluv o marketingových službách, která byla prokázána výše. Tento přístup by totiž znamenal usoudit, že CCIPB podepsala smlouvy o marketingových službách bez ohledu na letecké spoje nabízené společností Ryanair s odletem z letiště, které spravuje, a že by tyto smlouvy podepsala i při neexistenci dotčených leteckých spojů a návazných smluv o letištních službách. Z důvodů podrobně rozvedených v bodech odůvodnění 286 až 313 je tento předpoklad vysoce nepravděpodobný.

321) Dokonce i v případě, že by měl být tento druhý přístup přijat, nevedl by k závěru, že smlouvy o marketingových službách nepředstavují hospodářské zvýhodnění společností Ryanair a AMS.

([53]) Aniž jsou dotčeny případné cíle veřejné politiky místního hospodářského rozvoje, které mohla CCIPB sledovat uzavřením předmětných smluv.

([54]) Viz například rozsudek ze dne 28. ledna 1999 ve věci T-14/96, *BAI* v. *Komise*, Sb. rozh. 1999, s. II-139, body č. 75 až 76, a rozsudek ze dne 5. srpna 2003 ve spojených věcech T-116/01 a T-118/01, *P&O European Ferries (Vizcaya) SA a Diputación Foral de Vizcaya* v. *Komise*, Sb. rozh. 2003, s. II-2957, bod č. 117.

322) Jak je totiž připomenuto v bodě odůvodnění 316, k tomu, aby nákupy provedené veřejnoprávním subjektem nepředstavovaly hospodářské zvýhodnění prodejce, nestačí, že byly provedeny za cenu nižší nebo rovnající se „tržní ceně“. Je ještě nutno, aby odpovídaly „skutečné potřebě“ veřejného odběratele.

323) Nelze kategoricky vyloučit, že při plnění svého úkolu hospodářského rozvoje města Pau a jeho oblasti nepociťuje CCIPB potřebu využít komerční poskytovatele služeb k provádění kampaní propagujících území. V tomto konkrétním případě se ale jedná o propagační činnost zaměřenou na komerční činnost dvou jasně vymezených podniků, a to společnosti Ryanair a samotné CCIPB jakožto správce letiště Pau. Veřejnoprávní subjekt se nemůže domnívat, že marketingové služby, které zajišťují především propagaci činností určitého podniku nebo několika určitých podniků, jsou součástí úkolu vlastnímu tomuto subjektu, který spočívá v podpoře místního hospodářského rozvoje. Je logické, že takový veřejnoprávní subjekt vychází ze zásady, že místní podniky musí samy zajišťovat nebo financovat své marketingové kampaně, a že on sám omezí svá vlastní opatření na obecnou propagaci území a místní hospodářské struktury, aniž by se zaměřoval na konkrétní podniky.

324) Každý jiný přístup by znamenal usoudit, že veřejnoprávní subjekt pověřený místním hospodářským rozvojem může, aniž by taková opatření představovala státní podporu, nakoupit marketingové služby zaměřené hlavně na propagaci produktů nebo služeb některých místně působících podniků s odůvodněním, že tyto služby podporují místní hospodářský rozvoj a byly pořízeny za „tržní cenu“. Takový přístup by znamenal obcházení čl. 107 odst. 1 SFEU.

325) Ukazuje se tak, že marketingové služby zakoupené CCIPB u společnosti AMS nelze považovat za služby odpovídající „skutečné potřebě“ CCIPB jakožto veřejnoprávního subjektu pověřeného místním hospodářským rozvojem. Tento závěr potvrzují určité skutečnosti sdělené Francií, podle níž *„není bezpochyby běžné, aby obchodní a průmyslové komory, které neprovozují letiště, nakupovaly marketingové služby od leteckých společností“* ([55]).

326) Uplatnění druhého přístupu, o němž se uvažuje v bodech odůvodnění 316 až 321, by proto vedlo k závěru, že smlouvy o marketingových službách obsahují hospodářské zvýhodnění podniků, které tyto služby poskytly, a rovněž leteckých společností, které měly z marketingových služeb přímý prospěch. Podle tohoto přístupu by tak smlouvy o marketingových službách uzavřené se společností AMS představovaly podporu ve prospěch společnosti AMS jakožto poskytovatele marketingových služeb a podporu ve prospěch společnosti Ryanair jakožto přímého a hlavního příjemce těchto služeb.

327) Provádí-li veřejnoprávní subjekt nákupy v rámci plnění svých úkolů obecného zájmu, obvykle se očekává, že bude minimalizovat své výdaje vyhlášením nabídkového řízení nebo alespoň tím, že se obrátí na více poskytovatelů a porovná jejich nabídky. Uvedené platí o to více v případě velmi specifického zboží nebo služeb, u nichž neexistují jasné referenční tržní ceny, což je zjevně případ marketingových služeb. V tomto konkrétním případě ale smlouvy o marketingu nejsou výsledkem nabídkového řízení. V rámci výzvy k předkládání projektů, kterou vyhlásila CCIPB, se nepodařilo nalézt leteckou společnost ochotnou působit na letišti Pau za plánovaných podmínek ([56]). Toto zohlednění skutečností potvrzuje nevhodnost druhého přístupu.

328) Tuto nevhodnost naznačují také připomínky CCIPB k rozhodnutí o rozšíření řízení. Je pozoruhodné, že při srovnávání svého vlastního chování s chováním různých soukromých podniků za účelem prokázání dodržení zásady subjektu v tržním hospodářství se CCIPB porovnávala v podstatě se správci letišť. Uvedla v této souvislosti různá velká britská soukromá letiště, jedno italské letiště a šest letišť francouzských. Tento přístup zřejmě potvrzuje závěr, že CCIPB uzavřela smlouvy o marketingových službách v prvé řadě skutečně jakožto správce letiště, a nikoli jakožto veřejný orgán jednající v rámci svého úkolu rozvoje místního hospodářství.

329) Francie ostatně uvedla, že turistická propagace oblasti Béarn spadá do pravomocí departementálního výboru pro cestovní ruch Béarn Pays Basque a že obchodní a průmyslové komory obecně provádějí *„specifickou propagaci v oblasti cestovního ruchu prostřednictvím své účasti v různých departementálních a regionálních strukturách tohoto odvětví, a to zejména prostřednictvím departementálních a regionálních výborů cestovního ruchu“*. Avšak smlouvy o marketingových službách, které mají podle CCIPB za úkol zejména propagovat turistickou a podnikatelskou přitažlivost města Pau a jeho oblasti, byly uzavřeny přímo CCIPB bez zásahu místních struktur pověřených propagací v oblasti cestovního ruchu. Jedná se o dodatečný prvek, který potvrzuje, že CCIPB podepsala smlouvy o marketingových službách v prvé řadě jakožto správce letiště.

([55]) Toto tvrzení naznačuje, že CCIPB si předmětné marketingové služby ve skutečnosti pořídila v prvé řadě jakožto správce letiště a nepořídila si je jakožto veřejný orgán pověřený regionálním hospodářským rozvojem.

([56]) Viz bod odůvodnění 132.

330) Pro účely uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství je proto nutno zvolit první přístup, který je uveden v bodě odůvodnění 315 a který spočívá ve srovnání chování CCIPB s chováním případného subjektu v tržním hospodářství vedeného výhledy na ziskovost, který by spravoval letiště Pau na jejím místě.

331) Tento závěr učiněný pro smlouvy uzavřené se společnostmi Ryanair a AMS platí ze stejných důvodů rovněž pro smlouvu uzavřenou se společností Transavia, a to tím spíše, že v případě společnosti Transavia jsou letištní a marketingové služby předmětem jediné smlouvy.

Přínos, který by subjekt v tržním hospodářství mohl očekávat od smluv o marketingových službách, a cena, kterou by za tyto služby byl ochoten zaplatit

332) Z výše uvedeného vyplývá, že pro účely uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství na předmětné smlouvy o marketingových službách je nutno analyzovat tyto smlouvy společně s odpovídajícími smlouvami o letištních službách jako jedinou transakci ([57]) a že chování CCIPB je nutno analyzovat ve srovnání s chováním případného subjektu v tržním hospodářství, který by provozoval letiště Pau na jejím místě.

333) Při analýze každé z takto vymezených transakcí je nutno vyhodnotit přínos, který by tento případný subjekt v tržním hospodářství vedený výhledy na ziskovost mohl očekávat od marketingových služeb. V tomto ohledu nelze zohledňovat obecné přínosy těchto služeb jako takových pro cestovní ruch a hospodářskou činnost regionu. Platí pouze důsledky těchto služeb pro ziskovost letiště, protože pouze tyto důsledky by zohlednil případný subjekt v tržním hospodářství, který je použit v této analýze.

334) Marketingové služby jsou takové povahy, že podněcují k využívání leteckých spojů, které jsou předmětem smluv o marketingových službách a odpovídajících smluv o letištních službách, protože jsou pojaty tak, aby tyto spoje propagovaly. Tento důsledek sice prospívá především letecké společnosti, ale je přínosem také pro správce letiště. Zvýšený počet cestujících se totiž může pro správce letiště projevit ve zvýšení příjmů z některých letištních poplatků, z poskytování pozemního odbavení a rovněž příjmů z činností mimo leteckou dopravu pocházejících z parkovišť, restaurací, obchodů atd.

335) Je proto nepopiratelné, že by subjekt v tržním hospodářství spravující letiště Pau místo CCIPB mohl zohlednit tento pozitivní dopad v okamžiku, kdy by uvažoval o uzavření smlouvy o marketingových službách a odpovídající smlouvy o letištních službách. Učinil by tak posouzením dopadu dotčených leteckých spojů na své budoucí příjmy a náklady a odhadem, za daných souvislostí, počtu cestujících využívajících těchto spojů, který by byl odrazem pozitivního dopadu marketingových služeb. Tento důsledek by zohlednil za celou dobu provozování dotčených spojů, tzn. za dobu stanovenou ve smlouvě o letištních službách a smlouvě o marketingových službách.

336) V průběhu řízení Komise tuto skutečnost uznala, protože ve výzvě Francii, aby při vypracování prognózy příjmů a nákladů, které by subjekt v tržním hospodářství učinil před uzavřením smluv o marketingových službách a smluv o letištních službách, jí navrhla, aby zohlednila důsledky smluv o marketingových službách pro očekávaný provoz. Když správce letiště uzavírá smlouvu, která počítá s propagací určitých leteckých spojů, je skutečně možné, že předpokládá poměrně vysokou míru obsazenosti (nebo faktor vytížení) ([58]) na dotčených leteckých spojích a toto zohledňuje v odhadu svých budoucích příjmů. V tomto bodě bere Komise na vědomí názor společnosti Ryanair, podle nějž neznamenají smlouvy o marketingových službách pro správce letiště pouze náklad, ale mohou být pro něj také přínosem.

337) Je nutno zjistit, zda by případný subjekt v tržním hospodářství provozující letiště Pau místo CCIPB mohl rozumně očekávat a kvantifikovat jiné přínosy než přínosy vyplývající z pozitivního dopadu na využívání leteckých spojů, které jsou předmětem smlouvy o marketingových službách po dobu provozování těchto spojů, již stanoví smlouva o marketingových službách nebo smlouva o letištních službách.

([57]) Daná smlouva o marketingových službách musí být analyzována společně s odpovídající smlouvou o letištních službách, jako by s ní tvořila jedinou transakci. Existuje ale stejný počet odlišných transakcí jako je počet „párů“ smluv o marketingových službách a smluv o letištních službách.

([58]) Míra vytížení nebo faktor vytížení je definována jako podíl obsazených sedadel v letadlech používaných pro provozování dotčeného leteckého spoje.

338) Některé zúčastněné strany, a to zejména společnost Ryanair ve své studii ze dne 17. ledna 2014, tento názor zastávají. Studie ze dne 17. ledna 2014 spočívá na myšlence, podle níž marketingové služby, jež získá správce letiště jako CCIPB, jsou takové povahy, že posílí značku letiště, a tím trvale podněcují růst počtu cestujících, kteří toto letiště používají, a to bez omezení na pouhé letecké spoje, které jsou předmětem smlouvy o marketingových službách a smlouvy o letištních službách po dobu jejich provozování stanovenou v těchto smlouvách. Z této studie zejména vyplývá, že podle společnosti Ryanair jsou marketingové služby takové povahy, že vyvolají trvalé pozitivní dopady na používání letiště i po uplynutí platnosti smlouvy o marketingových službách.

339) V tomto ohledu je nejprve nutno poznamenat, že žádný prvek případu nenaznačuje, že by CCIPB při uzavírání smluv o marketingových službách, jež jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, uvažovala a tím spíše kvantifikovala případné pozitivní důsledky smluv o marketingových službách, které by přesahovaly pouze letecké spoje, jež jsou předmětem těchto smluv, nebo by z časového hlediska přesahovaly plánovanou dobu provozování předmětných spojů. Francie a ani CCIPB navíc nenavrhly metodu, která by umožnila odhadnout případnou hodnotu, již by případný subjekt v tržním hospodářství spravující letiště Pau místo CCIPB přisoudil těmto důsledkům v okamžiku, kdy by vyhodnocoval výhodnost uzavřít smlouvy o marketingových službách a smlouvy o letištních službách.

340) Jak bylo uvedeno výše, marketingové služby, které byly zakoupeny u společnosti AMS, jsou zaměřeny na osoby, které navštěvují internetové stránky společnosti Ryanair a konkrétněji buď stránku věnovanou Pau na těchto stránkách, nebo anglickou stránku těchto internetových stránek (u smluv o marketingových službách týkajících se spojů Pau – Londýn a Pau – Bristol), nebo belgické a nizozemské stránky (u smluv týkajících se spoje Pau – Charleroi), nebo francouzskou stránku (u smlouvy týkající se spoje Pau – Beauvais). V případě společnosti Transavia bylo stanoveno, že se všechny marketingové služby na internetových stránkách www.transavia.com týkají stránky věnované destinaci Pau. Předmětné marketingové služby se tak zaměřovaly hlavně na osoby, které by mohly použít letecké spoje, které jsou předmětem smlouvy o marketingových službách. Jejich pozitivní dopad na návštěvnost jiných spojů do Pau se tak jeví jako velmi hypotetický a v každém případě značně nejistý, aby jej obezřetný subjekt v tržním hospodářství kvantifikovaně zohlednil při svém posuzování zájmu, který má na uzavření smlouvy o marketingových službách.

341) Pokud jde o trvalou povahu těchto dopadů, ukazuje se, že je také velmi nejistá. Lze si představit, že propagace města Pau a jeho oblasti na internetových stránkách společnosti Ryanair mohla podnítit osoby, které si tyto stránky prohlížely, ke koupi letenek společnosti Ryanair do Pau v okamžiku, kdy k této reklamě měly přístup, nebo krátce poté. Je naopak málo pravděpodobné, že by vzpomínka na tuto reklamu shlédnutou při prohlížení internetových stránek společnosti Ryanair mohla přetrvat a ovlivnit jejich nákup letenek po uplynutí několika týdnů. Reklamní kampaň může mít trvalé dopady, pokud jsou propagační akce prováděny pomocí jednoho či více reklamních prostředků, jejichž působení jsou spotřebitelé po dané období často vystaveni. Například reklamní kampaň na všeobecných televizních kanálech a rozhlasových stanicích, hojně navštěvovaných internetových stránkách a/nebo venkovních reklamních panelech či panelech umístěných na veřejných prostranstvích může vyvolat takový trvalý dopad, pokud mají spotřebitelé přístup k těmto prostředkům masivně a opakovaně. Naopak propagační akce omezená na některé stránky pouze na internetových stránkách společnosti Ryanair může mít jen obtížně dopad výrazně přesahující trvání této propagační akce.

342) Je totiž velmi pravděpodobné, že si většina osob neprohlíží internetové stránky společnosti Ryanair dostatečně často, aby se jim vtiskla trvale do paměti propagace určitého regionu prováděná na těchto stránkách. Toto konstatování výrazně posilují dvě skutečnosti. Za prvé, podle ustanovení různých smluv o marketingových službách spočívala propagace oblasti města Pau na domovské stránce internetových stránek společnosti Ryanair v pouhém odkazu k internetovým stránkám určeným CCIPB, a to během omezeného až velmi krátkého období (42 dnů za rok během pěti let podle smlouvy z roku 2005, nepřerušovaně po jeden rok podle smlouvy z roku 2007, 8 dnů podle smlouvy z roku 2008, 9 dnů podle smlouvy z roku 2009 a podle smlouvy z roku 2010 45 dnů na anglické stránce, 25 dnů na belgické a nizozemské stránce a 25 dnů na francouzské stránce). Jak povaha těchto propagačních akcí (pouhý odkaz s omezenou propagační hodnotou), tak jejich krátké trvání jsou prvkem, který mohl silně omezit jejich dopad na dobu po jejich ukončení, a to tím spíše, že se tyto akce omezily pouze na internetové stránky společnosti Ryanair a nebyly převzaty na jiných reklamních nosičích. Za druhé, ostatní marketingové akce stanovené ve smlouvách uzavřených se společností AMS se týkaly výlučně stránek věnovaných na jejích internetových stránkách destinaci Pau. Je velmi pravděpodobné, že většina osob si tyto stránky často neprohlíží, a pokud tak činí, znamená to, že je tato destinace již potenciálně zajímá.

343) Předchozí úvahy platí rovněž pro smlouvu z roku 2006, která byla uzavřena se společností Transavia. Marketingové služby stanovené v této smlouvě spočívaly v pouhém vložení sdělení a odkazů na stránku věnovanou na internetových stránkách společnosti Transavia destinaci Pau a v pravidelném rozesílání nabídek s popisem přitažlivostí destinace Pau elektronickou poštou předplatitelům elektronického časopisu transavia.com.

344) Pokud tak marketingové služby mohly během svého provádění podněcovat k využití leteckých spojů, které byly předmětem smlouvy o marketingových službách, je velmi pravděpodobné, že neměly žádný či zanedbatelný dopad po tomto období nebo v případě jiných spojů.

345) Ze studií společnosti Ryanair ze dne 17. a 31. ledna 2014 dále vyplývá, že přínos smluv o marketingových službách přesahující letecké spoje, které jsou předmětem těchto smluv, a dobu provozování těchto spojů, jak ji stanoví smlouvy o marketingových a letištních službách, je značně nejistý a nelze jej kvantifikovat s mírou spolehlivosti, jíž by obezřetný subjekt v tržním hospodářství považoval za dostatečnou.

346) Například podle studie ze dne 17. ledna 2014 ([59]) „*[…] jsou budoucí inkrementální zisky po uplynutí stanovené platnosti smlouvy o letištních službách svou podstatou nejisté*“ ([60]). Tato studie mimo to navrhuje dvě metody vyhodnocení *ex ante* pozitivních dopadů smluv o marketingových službách, a to přístup „založený na peněžních tocích“ a přístup založený na „kapitalizaci“.

347) Přístup „založený na peněžních tocích“ spočívá ve vyhodnocení přínosů smluv o marketingových službách a smluv o letištních službách ve formě budoucích příjmů, které vzniknou správci letiště z poskytování marketingových služeb a ze smlouvy o letištních službách, a to po odečtení souvisejících nákladů. Přístup založený na „kapitalizaci“ spočívá v zohlednění zlepšení značky letiště díky marketingovým službám jako nehmotného aktiva, jež bylo získáno za cenu stanovenou ve smlouvě o marketingových službách.

348) Studie nicméně zdůrazňuje rozsah obtíží vyvolaných přístupem založeným na „kapitalizaci“, a tím dokládá nedostatečnou spolehlivost výsledků, ke kterým může tato metoda vést, a upřednostňuje přístup založený na peněžních tocích. Studie zejména uvádí: „*Přístup založený na ‚kapitalizaci‘ by měl zohlednit pouze podíl výdajů na marketing přičitatelný základu nehmotných aktiv letiště. Může být nicméně obtížné určit podíl výdajů na marketing, jejichž cílem je vytvářet budoucí příjmy letiště (tzn. investice do základu nehmotných aktiv letiště), v poměru k výdajům, které vytvářejí současné příjmy letiště*“ ([61]). Studie rovněž zdůrazňuje, že „*pro použití přístupu založeného na ‚kapitalizaci‘ je nutno odhadnout průměrnou dobu, po níž by bylo letiště schopno udržet si zákazníka získaného marketingovou kampaní společnosti AMS. Kvůli nedostatečným údajům by bylo v praxi velmi obtížné odhadnout průměrnou dobu udržení zákazníků po kampani společnosti AMS*“ ([62]).

349) Pokud jde o studii ze dne 31. ledna 2014, navrhla praktické uplatnění přístupu „založeného na peněžních tocích“. Podle tohoto přístupu nabývají přínosy smluv o marketingových službách a smluv o letištních službách, které přesahují uplynutí platnosti smlouvy o marketingových službách, podobu „koncové hodnoty“, jež se vypočítává v den uplynutí platnosti smlouvy. Tato koncová hodnota se vypočítává na základě inkrementálních zisků očekávaných od smluv o letištních a marketingových službách během posledního roku plnění smlouvy o letištních službách. Metoda totiž spočívá v tom, že se vychází z inkrementálního zisku očekávaného během posledního roku plnění smlouvy o letištních službách a že se tento zisk promítne do budoucnosti na dobu rovnající se délce smlouvy o letištních službách, přičemž se upraví podle míry růstu trhu letecké dopravy v Evropě a faktoru pravděpodobnosti, který má údajně odrážet schopnost smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách přispívat k ziskům letiště po uplynutí jejich platnosti ([63]). Tato schopnost vytvářet trvalý přínos vyplývá podle studie ze dne 31. ledna 2014 bez většího upřesnění z řady faktorů, které „*[…] zahrnují větší známost, silnější značku, síťové externality a pravidelné cestující*“ ([64]). Kromě toho tato metoda zohledňuje diskontní sazbu, která odráží kapitálové náklady.

([59]) Viz oddíl 6.2.2.7.
([60]) Volný překlad původního anglického textu: „… *future incremental profits beyond the scheduled expiry of the Airport Service Agreement are inherently uncertain*“.
([61]) Viz poznámka pod čarou 45.
([62]) Viz poznámka pod čarou 45.
([63]) Viz body odůvodnění 356 a 357.
([64]) Viz poznámka pod čarou 45.

350) Pokud jde o faktor pravděpodobnosti, studie navrhuje jeho míru ve výši […] %, již považuje za konzervativní. Tato velmi teoretická studie ale nenabízí v tomto bodě žádné náležité odůvodnění, ať již kvantitativní či kvalitativní povahy. Na podporu této míry ve výši […] % se neopírá o žádnou skutkovou okolnost, jež by byla vlastní činnosti společnosti Ryanair nebo trhům letecké dopravy či letištním službám. Nevytváří žádnou vazbu mezi touto mírou a faktory, o kterých se zmiňuje velmi krátce (známost, silná značka, síťové externality a pravidelní cestující) a které mají údajně prodlužovat přínosy smluv o letištních a marketingových službách do období po uplynutí jejich platnosti. V ničem se neopírá o specifický obsah marketingových služeb stanovených v různých smlouvách se společností AMS, aby analyzovala, do jaké míry by tyto služby mohly ovlivnit výše uvedené faktory.

351) Navíc neprokazuje, že po uplynutí platnosti smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách jsou zisky, které tyto smlouvy správci letiště během posledního roku svého plnění přinesly, takové povahy, aby se prodloužily do budoucna s jakoukoliv mírou pravděpodobnosti. Neodůvodňuje ani relevanci míry růstu trhu letecké dopravy v Evropě pro posouzení dopadů smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách pro dané letiště.

352) U „koncové hodnoty" vypočítané metodou, již navrhuje společnost Ryanair, je proto velmi málo pravděpodobné, že by ji zohlednil obezřetný subjekt v tržním hospodářství, který by posuzoval zájem uzavřít smlouvu.

353) Studie ze dne 31. ledna 2014 tak ukazuje, že metoda založená na „peněžních tocích" by mohla, stejně jako metoda „kapitalizace", vést pouze k velmi nejistým a velmi málo spolehlivým výsledkům.

354) Francie a ani žádná zúčastněná strana ostatně neposkytly podklady, které by dokazovaly, že by správci regionálních letišť srovnatelných s letištěm Pau skutečně používali metodu navrženou společností Ryanair v této studii či jakoukoliv jinou metodu, jež by kvantifikovaným způsobem zohledňovala přínosy, které by přesahovaly uplynutí platnosti smluv o letištních službách a smluv o marketingových službách. Francie se ostatně ke studiím ze dne 17. a 31. ledna 2014 vůbec nevyjádřila, a nevyslovila tak souhlas s jejich závěry.

355) Jak je uvedeno výše, marketingové služby, jichž se týká formální vyšetřovací řízení, se navíc zjevně zaměřují na osoby, které by mohly použít spoje, které jsou předmětem smlouvy o marketingových službách. Pokud nejsou tyto spoje po uplynutí platnosti smlouvy o letištních službách obnoveny, je vysoce nepravděpodobné, že by marketingové služby mohly mít po uplynutí této platnosti nadále pozitivní dopady na používání letiště. Správce letiště přitom může jen velmi obtížně posoudit pravděpodobnost, že si letecká společnost přeje pokračovat v provozování určitého spoje déle než po dobu, ke které se zavázala jej provozovat ve smlouvě o letištních službách. Zejména nízkonákladové letecké společnosti ukázaly, že řeší otevírání a uzavírání spojů velmi dynamicky. Při uzavírání transakce, jako jsou transakce zkoumané v tomto formálním vyšetřovacím řízení, by proto obezřetný subjekt v tržním hospodářství nepočítal s vůlí letecké společnosti prodloužit provozování dotčeného spoje po uplynutí platnosti smlouvy.

356) Pro úplnost je nutno zdůraznit, že koncová hodnota vypočítaná metodou navrženou společností Ryanair ve studii ze dne 31. ledna 2014 je pozitivní (a má tak pozitivní dopad na výhledovou výnosnost smlouvy o letištních službách a smlouvy o marketingových službách) pouze tehdy, je-li inkrementální zisk očekávaný u těchto smluv během posledního roku plnění smlouvy o letištních službách pozitivní. Metoda totiž spočívá v tom, že se vychází z inkrementálního zisku očekávaného během posledního roku plnění smlouvy o letištních službách a že se tento zisk promítne do budoucnosti tak, že se na něj uplatní dva faktory. První faktor představuje celkový růst evropského trhu letecké dopravy a odráží očekávaný růst provozu. Druhým faktorem je faktor […] %, který představuje zhruba pravděpodobnost, že plnění smluv na konci jejich platnosti podporuje uzavření podobných smluv v budoucnosti, a tak vyvolat podobné finanční toky. Pokud je inkrementální zisk očekávaný během posledního roku plnění smlouvy o letištních službách negativní, je negativní také koncová hodnota (nebo se maximálně rovná nule), což odráží skutečnost, že uzavření smluv podobných smlouvám, jejichž platnost právě uplynula, povede stejně jako v případě těchto smluv každý rok ke zhoršení ziskovosti letiště.

357) Studie ze dne 31. ledna 2014 tento případ krátce zvažuje a omezuje se bez komentáře či odůvodnění na to, že v poznámce pod čarou uvádí: „*[…] žádnou koncovou hodnotu nelze vypočítat, jsou-li čisté inkrementální zisky plateb společnosti AMS během posledního roku předmětného období negativní*" ([65]). Jak bude ale doloženo dále, všechny smlouvy, jichž se týká tento případ, vedou k negativním výhledovým inkrementálním tokům každý rok, a ne pouze celkově v čisté aktualizované hodnotě. „Koncová hodnota" vypočítaná metodou navrženou společností Ryanair by tak

([65]) Studie ze dne 31. ledna 2014, poznámka pod čarou č. 17, volný překlad původního anglického textu: „*[…] no terminal value can be calculated if incremental profits net of AMS payments are negative in the last year of the period under consideration*".

v případě těchto smluv nebyla žádná či spíše negativní. Zohlednění takové koncové hodnoty by proto nezpochybnilo závěr, podle nějž různé smlouvy zahrnují hospodářské zvýhodnění.

358) Jako závěr z výše uvedeného vyplývá, že jediný konkrétní přínos, který by obezřetný subjekt v tržním hospodářství očekával od smlouvy o marketingových službách a který by kvantifikovaným způsobem zohlednil při posuzování zájmu uzavřít takovou smlouvu ve spojení se smlouvou o letištních službách, by byl možný pozitivní dopad marketingových služeb na počet cestujících, kteří používají spojů, které jsou předmětem dotčených smluv, a to po dobu provozování těchto spojů, jak je stanovena ve smlouvách. Ostatní případné přínosy by byly považovány za příliš nejisté, aby došlo k jejich kvantifikovanému zohlednění, a žádná skutečnost ani nenaznačuje, že by je CCIPB zohlednila.

Relevance srovnání ustanovení smluv o letištních službách, jež jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, s letištními poplatky účtovanými na jiných letištích

359) Podle nových pokynů lze podle zásady subjektu v tržním hospodářství v zásadě vyloučit podporu letecké společnosti, která letiště využívá, pokud:

a) cena účtovaná za letištní služby odpovídá tržní ceně, nebo

b) lze analýzou *ex ante*, to znamená analýzou založenou na informacích dostupných v okamžiku poskytnutí opatření a vývojích předvídatelných v tomto okamžiku, prokázat, že ujednání mezi letištěm a leteckou společností bude mít kladný inkrementální přínos k zisku letiště ([66]).

360) Podle nových pokynů *„při posuzování ujednání mezi letištěm a leteckou společností Komise rovněž zohlední míru, do jaké lze posuzovaná ujednání považovat za součást naplňování celkové strategie letiště, která má alespoň v dlouhodobém horizontu vést k dosažení ziskovosti“* ([67]).

361) Pokud jde o první přístup (srovnání s „tržní cenou), má Komise vážné pochybnosti, zda je v současnosti vůbec možné určit příslušnou referenční hodnotu, která by ukázala skutečnou tržní cenu služeb, jež letiště poskytují. Komise soudí, že analýza inkrementální ziskovosti *ex ante* představuje nejvhodnější kritérium pro posouzení ujednání, která letiště uzavřela s jednotlivými leteckými společnostmi ([68]).

362) V tomto ohledu je nutno poznamenat, že uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství odkazem na průměrnou cenu zjištěnou na jiných podobných trzích se obecně může ukázat jako důvodné, pokud lze takovou cenu rozumně zjistit či odvodit z jiných tržních ukazatelů. Ovšem v případě letišť nemusí mít tato metoda stejnou relevanci. Struktura nákladů a příjmů má totiž tendenci výrazně se lišit od jednoho letiště k druhému. Tyto náklady a příjmy závisí na stavu rozvoje letiště, počtu leteckých společností, které ho dopravně obsluhují, kapacitě z hlediska přepravy cestujících, stavu infrastruktury, předpisovém rámci, který se může v jednotlivých členských státech lišit, a ztrátách a závazcích letiště z minulosti ([69]).

363) Liberalizace trhu letecké dopravy navíc činí z každé výlučně srovnávací analýzy velmi složitou záležitost. Jak názorně ukazuje tento konkrétní případ, obchodní postupy mezi letišti a leteckými společnostmi nespočívají nutně na seznamu veřejných cen za jednotlivé služby. Tyto obchodní vztahy jsou velmi rozdílné. Zahrnují sdílení rizik v oblasti používání letiště a souvztažných finančních a obchodních odpovědností, všeobecné rozšíření podněcujících mechanismů (např. v podobě slev v závislosti na počtu spojů nebo přepravených cestujících) a proměnlivé rozdělení rizik po dobu trvání smluv. Transakce jsou proto navzájem obtížně srovnatelné na základě ceny za obrátku nebo za cestujícího.

364) Ve své studii ze dne 9. dubna 2013 zastává společnost Ryanair v podstatě názor, že je možno uplatnit zásadu subjektu v tržním hospodářství na základě srovnání obchodních postupů jiných evropských letišť.

([66]) Nové pokyny, bod č. 53.
([67]) Nové pokyny, bod č. 66.
([68]) Nové pokyny, bod č. 59 a 61.
([69]) Rozhodnutí Komise ze dne 27. ledna 2010 o státní podpoře C 12/08 – Slovensko – Dohoda mezi letištěm Bratislava a společností Ryanair (Úř. věst. L 27, 1.2.2011, s. 24), body odůvodnění 88 a 89.

365) Nejprve je nutno poznamenat, že Francie a ani žádná zúčastněná strana nenavrhly Komisi vzorek letišť, který by bylo možno použít v tomto případě a který by tvořila letiště dostatečně srovnatelná s letiště Pau, pokud jde o objem provozu, druh provozu, druh a úroveň poskytovaných letištních služeb, blízkost letiště k velkému městu, počet obyvatel ve spádové oblasti letiště, prosperitu okolní oblasti a různé geografické oblasti, z nichž by bylo možné získat cestující ([70]).

366) V tomto konkrétním případě by ale srovnávací metoda nebyla použitelná i v případě, že by podobný vzorek letišť existoval. Jak bylo doloženo výše, u analyzovaných transakcí se jedná o složité celky tvořené smlouvou o letištních službách a smlouvou o marketingových službách (někdy spojených v jediný právní akt). Tyto transakce obsahují několik „cen", tj. různé letištní poplatky, cenu pozemního odbavení a cenu marketingových služeb, z nichž některé závisí na počtu cestujících, jiné na počtu obrátek letadel a další tvoří pevné částky. Každá z těchto transakcí vytváří složitý celek finančních toků mezi správcem letiště a leteckou společností a jejími dceřinými společnostmi, které tvoří příjmy z letištních poplatků, příjmy z pozemního odbavení a příjmy spojené s marketingovými službami.

367) Srovnání pouhých letištních poplatků, které CCIPB účtuje dotčeným leteckým společnostem, s letištními poplatky účtovanými na srovnatelných letištích by neposkytlo žádný užitečný ukazatel, pokud jde o dodržení zásady subjektu v tržním hospodářství. Pro použití srovnávací metody platné u transakcí, jež jsou předmětem tohoto posouzení, by bylo minimálně nutno nalézt na letištích srovnávací vzorek všech srovnatelných transakcí, do kterého by byly zahrnuty zejména stejné marketingové služby a stejné pozemní odbavení. Vyhledání podobného vzorku srovnatelných transakcí by bylo nemožné vzhledem ke složitosti a specifičnosti transakcí, jež jsou předmětem tohoto posouzení, a vzhledem ke skutečnosti, že ceny pozemního odbavení a marketingových služeb jsou veřejnými údaji pouze ve vzácných případech a jen obtížně by se získávaly pro účely sestavení referenční báze.

368) Za předpokladu, že by bylo možno na základě platné srovnávací analýzy určit, že se předmětné „ceny" v rámci různých transakcí, jež jsou předmětem tohoto přezkumu, rovnají nebo přesahují „tržní ceny" stanovené pomocí srovnávacího vzorku transakcí, nemohla by přesto Komise dospět na tomto základě k závěru, že jsou tyto transakce v souladu s tržní cenou, pokud by se ukázalo, že v okamžiku jejich uzavření mohl správce letiště očekávat, že vyvolají inkrementální náklady přesahující inkrementální příjmy. Subjekt v tržním hospodářství nemá totiž žádný zájem dopřát si zboží nebo služby za „tržní cenu", pokud takové jednání vede k inkrementální ztrátě.

369) V souvislostech této analýzy považuje Komise za vhodné připomenout, že po přijetí nových pokynů byly jak Francie, tak zúčastněné strany vyzvány, aby předložily své připomínky k uplatnění ustanovení těchto pokynů na tento případ (viz body odůvodnění 22 a 23). V tomto konkrétním případě nevznesla Francie a ani zúčastněné strany žádnou věcnou námitku proti přístupu Komise, který spočívá v tom, že v případě nemožnosti určit vhodnou referenční hodnotu pro stanovení věrné tržní ceny za služby, které letiště poskytují leteckým společnostem, je nejrelevantnějším kritériem pro posouzení ujednání, která tyto dvě strany uzavřely, analýza *ex ante* jejich dodatečné ziskovosti.

370) Vzhledem k výše uvedenému Komise soudí, že na tento případ je nutno uplatnit přístup obecně doporučovaný v nových pokynech pro uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství na vztahy mezi letišti a leteckými společnostmi, tj. analýzu dodatečné (nebo inkrementální) ziskovosti *ex ante*.

371) Tento přístup je odůvodněn skutečností, že správce letiště může mít objektivní zájem uzavřít transakci s leteckou společností, pokud může rozumně očekávat, že tato transakce zlepší jeho zisk (nebo sníží jeho ztráty) oproti hypotetické srovnávací situaci, v níž by tato transakce nebyla uzavřena ([71]), a to bez ohledu na jakékoliv srovnání s podmínkami, které leteckým společnostem nabízejí jiní správci letišť, nebo s podmínkami, které tento správce nabízí jiným leteckým společnostem.

372) Pokud jde o tento poslední bod a jak Komise zdůraznila v nových pokynech, je *„cenová diferenciace běžným obchodním postupem, pokud splňuje všechny příslušné soutěžní a odvětvové právní předpisy. Ke splnění kritéria tržně jednajícího hospodářského subjektu by však tyto politiky diferencovaných cen měly být obchodně odůvodněné"* ([72]). (v citaci nejsou uvedeny poznámky pod čarou). V tomto ohledu je nutno zdůraznit, že připomínky některých zúčastněných stran, ve kterých

([70]) Nové pokyny, bod č. 60.
([71]) Jinak řečeno, pokud je inkrementální ziskovost očekávaná od této transakce pozitivní.
([72]) Nové pokyny, bod č. 62.

v podstatě vyčítaly CCIPB, že neuplatňovala svůj obecný sazebník stejným způsobem na všechny letecké společnosti, nejsou z hlediska uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství relevantní. Například připomínka společnosti Air France shrnutá v bodě odůvodnění 169, podle níž měla CCIPB účtovat za určitých okolností společnosti Ryanair „poplatek za signalizaci", je neopodstatněná. Skutečnost, že správce letiště vyjedná s leteckou společností podmínky, jež se odchylují od jeho obecného sazebníku, nebo s ní vyjedná strukturu sazeb, která se od tohoto obecného systému liší, nutně neznamená, že této společnosti poskytuje hospodářské zvýhodnění.

Společné posouzení chování správce letiště a CCIPB jako celku

373) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise předběžně usoudila, že celkové chování CCIPB je nutno posuzovat společně s chováním správce letiště a případně s chováním státu nebo jiných veřejných orgánů, které kontrolují správce letiště nebo zasahují do jeho financování.

374) Francie vyjádřila souhlas se společným posouzením chování útvaru spravujícího letiště, CCIPB jako celku a jiných veřejných orgánů.

375) Při uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství je nutno zohlednit chování CCIPB jako celku a ne pouze chování jejího útvaru, který spravuje letiště. Útvar, který spravuje v rámci CCIPB letiště, nemá totiž od obchodní a průmyslové komory odlišnou právní subjektivitu. Na druhé straně byly sice smlouvy o letištních službách uzavřeny s letištěm, které je příjemcem letištních poplatků hrazených společností Ryanair a dalšími leteckými společnostmi, ale náklady spojené se smlouvami o marketingových službách jsou naopak ve své většině zaúčtovány do souhrnného rozpočtu CCIPB a neobjevují se nutně v účetnictví letiště. V tomto ohledu Francie ostatně uvádí, že CCIPB převzala tyto náklady přímo na sebe ([73]).

376) Komise proto soudí, že pro účely uplatnění kritéria soukromého subjektu v tržním hospodářství je nutno chování správce letiště a CCIPB jako celku v jejich vztazích s leteckými společnostmi a jejich dceřinými společnostmi posuzovat společně.

Závěr ke způsobům uplatnění kritéria subjektu v tržním hospodářství

377) Z výše uvedeného vyplývá, že Komise musí pro uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství na dotčené smlouvy provést u každé smlouvy o marketingových službách společnou analýzu této smlouvy a odpovídající smlouvy o letištních službách a musí určit, zda by případný subjekt v tržním hospodářství vedený výhledy na ziskovost a spravující letiště Pau místo CCIPB tyto transakce uzavřel. Za tímto účelem je nutno stanovit inkrementální ziskovost smluv za celé období jejich plnění, jak by ji vyhodnotil subjekt v tržním hospodářství v okamžiku uzavření smluv, a to odhadem:

— budoucího inkrementálního provozu, který lze očekávat v důsledku plnění těchto smluv, při případném zohlednění dopadů marketingových služeb na míru obsazenosti spojů, které jsou předmětem těchto smluv,

— budoucích inkrementálních příjmů, které lze očekávat v důsledku plnění těchto smluv, zahrnujících příjmy z letištních poplatků a pozemního odbavení vytvořené spoji, které jsou předmětem těchto smluv, a také příjmy z činností mimo leteckou dopravu vytvořené v důsledku dodatečného provozu vyvolaného plněním těchto smluv,

— budoucích inkrementálních nákladů, které lze očekávat v důsledku plnění těchto smluv, zahrnujících provozní náklady a případné inkrementální investiční náklady vyvolané spoji, které jsou předmětem těchto smluv, a také náklady na marketingové služby.

378) Z těchto výpočtů mají vyplynout budoucí roční toky, které odpovídají rozdílu mezi inkrementálními příjmy a náklady a které je v případě potřeby nutno aktualizovat koeficientem odrážejícím náklady kapitálu pro správce letiště. Pozitivní čistá aktualizovaná hodnota v zásadě znamená, že dotčené smlouvy neposkytují hospodářské zvýhodnění, zatímco negativní čistá aktualizovaná hodnota svědčí o existenci takového zvýhodnění.

([73]) Francie k tomu uvedla: „*CCIPB, k jejímž úkolům patří hospodářský rozvoj jejího území, převzala přímo do svého vlastního rozpočtu, a nikoliv do rozpočtu letiště finanční podmínky stanovené ve smlouvě podepsané dne 30. června 2005 se společností AMS ohledně spoje Pau – Londýn*".

379) Je nutno poznamenat, že v rámci takového posouzení ztrácí tvrzení CCIPB a společnosti Ryanair, podle nějž je cena marketingových služeb zakoupených CCIPB stejná nebo nižší než cena, již lze považovat za „tržní cenu“ těchto služeb, jakýkoli význam. Případný subjekt v tržním hospodářství vedený výhledy na ziskovost by totiž nebyl ochoten pořídit si takové služby ani za cenu nižší nebo rovnající se „tržní ceně“, pokud by předpokládal, že bez ohledu na pozitivní dopad těchto služeb na využívání dotčených leteckých spojů by inkrementální náklady vyvolané smlouvami přesáhly inkrementální příjmy v aktualizované hodnotě. V takovém případě by „tržní cena“ přesáhla jeho ochotu platit, což by ho logicky vedlo k tomu, že by od předmětných služeb upustil.

380) Ze stejných důvodů by skutečnost, že ceny stanovené za letištní služby ve smlouvě o letištních službách mohou být vyšší nebo stejné jako ceny účtované správci více či méně srovnatelných letišť za srovnatelné služby, neměla v rámci této analýzy žádný význam, jakmile by se nedalo očekávat, že tyto ceny povedou k inkrementálním příjmům dostatečně vysokým, aby se jimi pokryly inkrementální náklady v aktualizované hodnotě.

Uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství

381) Pro účely posouzení předmětných smluv a s ohledem na výše uvedená odůvodnění je nutno připomenout, že jak existence, tak význam prvků podpory v těchto smlouvách se musí posuzovat při zohlednění situace, která převládala v okamžiku jejich uzavření ([74]), a konkrétněji při zohlednění dostupných informací a vývoje předvídatelného v oné době.

382) Ve svém dopise ze dne 30. května 2011 Francie uvedla, že v době uzavření smluv z roku 2005 se společnostmi Ryanair a AMS neexistovala žádná studie trhu nebo podnikatelský plán, které by z hospodářského hlediska posoudily a podpořily závazky, které letiště přijalo vůči společnosti Ryanair.

383) Z podkladů poskytnutých Francií rovněž vyplývá, že CCIPB nevypracovala ani před uzavřením ostatních smluv, které jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, žádnou studii trhu, podnikatelský plán nebo vyčíslené posouzení ziskovosti, a to s výjimkou smlouvy z roku 2006 se společností Transavia, pro niž byl podnikatelský plán dohodnut v prosinci roku 2005 (dále jen „podnikatelský plán Transavia“).

384) S výjimkou podnikatelského plánu Transavia představuje jediné vyčíslené hospodářské posouzení, které Francie poskytla, studie dopadu vypracovaná pro období 2003–2004, která ohodnotila hospodářský přínos cestujících společnosti Ryanair pro region na částku 8 až 10 milionů EUR. Výzkum provedený u cestujících letiště v lednu roku 2011, který Francie rovněž poskytla, potvrzuje tyto výsledky a odhaduje průměrný výdaj u cestujícího letu společnosti Ryanair do Pau na 339 EUR. Tyto studie ale nejsou pro účely uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství relevantní. Týkají se totiž dopadu činnosti společnosti Ryanair na regionální hospodářství obecně, a nikoliv pouze na ziskovost letiště. Podle ustálené judikatury ale nelze při uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství zohledňovat ohledy na regionální rozvoj ([75]).

385) Podle společnosti Ryanair nelze neexistenci podnikatelského plánu v okamžiku uzavření smluv, jako jsou smlouvy, jež jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, použít jako důkaz nedodržení zásady subjektu v tržním hospodářství.

386) Komise soudí, že neexistence podnikatelského plánu představuje vážný příznak ve prospěch závěru, že smlouvy uzavřené se společnostmi Ryanair a AMS nedodržují zásadu subjektu v tržním hospodářství, a to tím spíše, že Francie a ani CCIPB nebyly schopny poskytnout sebemenší, byť neúplnou, vyčíslenou analýzu ziskovosti vypracovanou před uzavřením smluv.

387) Obecně Francie neposkytla žádný podklad, který by dokládal, že správce letiště provedl v okamžiku uzavření smluv se společnostmi Ryanair a AMS analýzu podstoupeného rizika a z něho vyplývajících možných příjmů. Podle Francie naopak CCIPB sledovala cíl regionálního rozvoje. Tato skutečnost jen znovu naznačuje, že smlouvy se společnostmi Ryanair a AMS nejsou v souladu se zásadou subjektu v tržním hospodářství.

([74]) Viz například rozsudek ze dne 19. října 2005 ve věci T-318/00, *Freistaat Thüringen* v. *Komise*, Sb. rozh. 2005, s. II-4179, bod č. 125, a rozsudek ve věci C-124/10 P, *EDF* v. *Komise*, body č. 85, 104 a 105.

([75]) Viz rozsudek Tribunálu ze dne 21. ledna 1999 ve spojených věcech T-129/95, T-2/96 a T-97/96, *Neue Maxhütte Stahlwerke a Lech-Stahlwerke* v. *Komise*, Sb. rozh. 1999, s. II-17, bod č. 120.

388) Jak je vysvětleno níže, posouzení Komise, jak by zřejmě vypadala analýza ziskovosti vypracovaná případným subjektem v tržním hospodářství, tyto nepřímé indicie potvrzuje.

389) Během řízení vyzvala Komise Francii, aby vypracovala vyčíslené provedení analýzy ziskovosti, již by učinil subjekt v tržním hospodářství před uzavřením smluv se společnostmi Ryanair a AMS, a vycházela při tom z objektivních informací, které měla CCIPB v okamžiku uzavření smluv, a z předvídatelného vývoje.

390) Francie reagovala na tuto výzvu předložením přepracovaného přehledu výhledových inkrementálních nákladů a příjmů u každé smlouvy uzavřené se společnostmi Ryanair a AMS. Tato analýza spočívá z velké části na údajích zjištěných *ex post*, tj. po uzavření smluv. Metoda zvolená Francií tak spočívala ve výpočtu jednotkových průměrných nákladů a příjmů na cestujícího na základě provozních nákladů, příjmů a letištního provozu, jak byly zaznamenány během období 2003–2011. Ve své analýze každé smlouvy Francie použila tyto údaje tak, že je vynásobila výhledovým inkrementálním provozem každé smlouvy, tj. provozem, o kterém se v okamžiku uzavření smlouvy dalo předpokládat, že z ní vyplyne. Protože tato analýza spočívá z velké části na údajích o nákladech a příjmech zjištěných po uzavření různých smluv, a nikoli nutně na skutečnostech předvídatelných v okamžiku jejich uzavření, nemůže tato metoda vyjádřit posouzení ziskovosti, které by subjekt v tržním hospodářství provedl předtím, než by se rozhodl tyto smlouvy uzavřít.

391) Pokud jde o inkrementální provozní náklady, metoda zvolená Francií navíc znamená zohlednění celkových jednotkových nákladů, tj. všech provozních nákladů letiště na cestujícího, místo inkrementálních nákladů, to znamená pouze nákladů na cestujícího vyvolaných každou smlouvou. Inkrementální náklady se ale od celkových jednotkových nákladů liší a vzhledem k výraznému podílu fixních nákladů letiště jsou obvykle značně nižší. Použití celkových jednotkových nákladů tak představuje druhou slabinu metody navržené Francií. Vede navíc k výraznému zhoršení ziskovosti některých smluv, čímž znevýhodňuje dotčené společnosti, které uzavřely předmětné smlouvy.

392) Komise proto přistoupila k vlastní analýze a v souladu se zásadou subjektu v tržním hospodářství přepracovala inkrementální náklady a příjmy jednotlivých smluv tak, jak by je subjekt v tržním hospodářství vyhodnotil *ex ante*. Vybrané hypotézy a výsledky analýzy jsou uvedeny v bodech odůvodnění 393 až 440. Pokud jde o smlouvu se společností Transavia, použila Komise pro vypracování svého posouzení přímo podnikatelský plán Transavia.

Časový horizont

393) Při posuzování zájmu na uzavření smlouvy o letištních službách a/nebo smlouvy o marketingových službách by subjekt v tržním hospodářství zvolil za časový horizont svého posouzení dobu plnění předmětných smluv. Řečeno jinými slovy, vyhodnotil by inkrementální náklady a příjmy během období plnění smluv.

394) Zvolit delší období se nejeví jako odůvodněné. Obezřetný subjekt v tržním hospodářství by totiž v okamžicích uzavírání smluv nepočítal s jejich obnovením, ať už za stejných, nebo odlišných podmínek, po uplynutí jejich platnosti, a to tím spíše, že nízkonákladové společnosti jako Ryanair nebo Transavia byly a jsou známy velmi dynamickým vývojem svých činností v oblasti otevírání a uzavírání spojů nebo zvyšování a omezování jejich četnosti. Každé obnovení smluv tak představovalo příliš nejistou a vzdálenou budoucí možnost, aby na ní subjekt v tržním hospodářství mohl stavět svá přiměřená hospodářská rozhodnutí.

395) Dále je nutno poznamenat, že v případě některých smluv neodpovídá den začátku skutečného plnění činností, jež jsou předmětem smlouvy, dnu uzavření této smlouvy. V tomto případě se za začátek nepoužil den uzavření smlouvy, ale den zahájení jejího skutečného plnění ([76]).

396) Je také nutno poznamenat, že v rámci uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství nebylo zohledněno, že společnost Ryanair neprovozovala určité spoje po celou dobu stanovenou v některých smlouvách, protože tato skutečnost nebyla v okamžiku uzavření smluv známá, a ani předvídatelná.

397) V další části rozhodnutí Komise nejprve přistoupí na základě zvolených předpokladů k přezkumu smluv uzavřených se společnostmi Ryanair a AMS z hlediska provozu a inkrementálních příjmů a nákladů, a poté postupně předloží vyhodnocení analýzy smluv uzavřených se společnostmi Ryanair a AMS a nakonec analýzu smlouvy uzavřené se společností Transavia.

([76]) Viz tabulka č. 6.

Inkrementální provoz a počet předpokládaných obrátek (smlouvy se společnostmi Ryanair a AMS)

398) Analýza provedená Komisí je založena na inkrementálním provozu (jinými slovy, na dodatečném počtu cestujících), jak by ho subjekt v tržním hospodářství spravující letiště Pau místo CCIPB mohl odhadovat při uzavírání smluv. Pokud jde například o smlouvu z roku 2003, jedná se o stanovení počtu cestujících, u kterých by správce letiště Pau mohl v roce 2003 očekávat, že během plnění smlouvy použijí spoj Pau – Londýn provozovaný společností Ryanair.

399) Výhledový inkrementální provoz byl stanoven na základě počtu spojů a jejich četnosti, jak byly stanoveny v jednotlivých smlouvách o letištních a marketingových službách, a počtu obrátek za rok, který z toho vyplývá.

400) Komise dále zohlednila přepravní kapacitu letadel používaných společností Ryanair, tzn. letadel Boeing 737-800 v provedení 189 míst ([77]).

401) Komise vyšla z předpokladu míry obsazenosti ve výši 85 % u každého letu. Jedná se o hypotézu výhodnou pro společnost Ryanair, protože míra 85 % je vysoká hodnota. Tato míra mírně přesahuje průměr dosahovaný u letů provozovaných společností Ryanair v rámci její sítě ([78]) a přesahuje či se rovná míře obsazenosti, již Francie navrhla ve svém přepracování analýz ziskovosti u jednotlivých smluv. Komise se nicméně domnívá, že se sice jedná o výhodnou hypotézu, ale že lze tuto vysokou míru obsazenosti použít, aby se odrazil možný přínosný dopad marketingových služeb na využívání leteckých spojů, které jsou předmětem jednotlivých smluv, a to v situaci, kdy neexistují jiné prvky, které by kvantifikovaly předvídatelný dopad těchto služeb na míru obsazenosti.

402) Komise zohlednila situace, kdy období plnění smlouvy neodpovídala celým kalendářním rokům, a pro každý rok plnění smlouvy vypočítala výhledový provoz poměrně k počtu dní v roce, kdy se smlouva měla plnit.

403) Některé smlouvy obsahovaly údaje o počtu cestujících, který se očekává na plánovaných spojích. Obezřetný subjekt v tržním hospodářství by je ale nutně ve své analýze ziskovosti nezohlednil, protože tyto údaje nejsou právně závazné. Komise je proto nezohlednila a zvolila míru obsazenosti ve výši 85 % u všech smluv (což přesahuje dotčené údaje).

404) Některé smlouvy dále obsahovaly závazek letecké společnosti ohledně minimálního počtu cestujících, který je nutno na dotčených spojích přepravit. Subjekt v tržním hospodářství by ovšem pravděpodobně počítal s počtem cestujících přesahujícím minimální počet zaručený leteckou společností. Pravděpodobně by vyšel z předpokladu, že si letecká společnost ponechala určitou bezpečnostní rezervu mezi minimálním počtem, ke kterému se zavazuje, a počtem, který lze rozumně očekávat. Komise se proto rozhodla tyto povinné minimální počty nezohledňovat.

405) Dodatečný provoz vypočítaný Komisí obvykle přesahuje jak závazné minimální počty, tak nezávazné údaje obsažené v jednotlivých smlouvách.

406) Nakonec je nutno poznamenat, že v roce 2009 CCIPB a společnosti Ryanair/AMS změnily ustanovení smluv z roku 2005 tak, že snížily četnost spoje Pau – Londýn, stanovily plánovaný počet letů v roce 2009 na 211 a snížily roční částku za marketingové služby na […] EUR. Při uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství Komise uvažovala stejně jako v případě ostatních smluv, tedy usoudila, že inkrementální provoz spojený s tímto dodatkem odpovídá všem spojům, četnostem a letům uvedeným v tomto dodatku.

Inkrementální příjmy (smlouvy uzavřené se společnostmi Ryanair a AMS)

407) U každé transakce, která je předmětem její analýzy, se Komise snažila určit inkrementální příjmy, to znamená příjmy vzniklé transakcí, se kterými by počítal subjekt v tržním hospodářství.

408) Podle zásady „samostatného financování“ se Komise domnívá, že je nutno zohlednit jak příjmy z leteckých činností, tak příjmy z činností mimo leteckou dopravu.

([77]) Smlouva z roku 2003 uvádí dva modely letadel, které by společnost Ryanair mohla používat, a to Boeing 737-200 a Boeing 737-800. Komise ve své analýze zvolila příznivější předpoklad provozu, který společnost Ryanair zabezpečila, a vychází z nasazení letadla s větší kapacitou (Boeing 737-800).

([78]) Viz http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/

409) Pokud jde o příjmy z leteckých činností, skládají se z výnosu různých poplatků, které letecká společnost hradí správci letiště, a to:

— poplatku za přistání, tj. určité částky za každou obrátku,

— poplatku za cestující, tj. určité částky za každého cestujícího,

— poplatku placeného za pozemní odbavení, který má formu určité částky za obrátku, jež je stanovena v jednotlivých smlouvách o letištních službách.

410) U poplatku za přistání a poplatku za cestující uplatňovaných CCIPB se v zásadě jedná o regulované poplatky za přístup k letištní infrastruktuře, které se stanoví pro všechny uživatelské letecké společnosti po konzultacích a které jsou předmětem zveřejnění. Jednotlivé smlouvy o letištních službách uzavřené se společnostmi Ryanair a Transavia činí platným systém veřejných poplatků letiště. U těchto jednotlivých smluv zvolila Komise za výhledové jednotkové částky u poplatku za přistání a poplatku za cestující veřejné poplatky, které platily v okamžiku uzavření smluv, s jejich valorizací ve výši 2 % za rok. Komise se domnívá, že subjekt v tržním hospodářství by mohl pracovat s prognózou míry inflace ve výši 2 %, protože se jedná o míru, kterou si klade za cíl Evropská centrální banka (dále jen „ECB“) pro eurozónu ([79]). Odůvodněně se dalo předpokládat, že regulované poplatky budou každý rok zvyšovány, aby sledovaly vývoj inflace.

411) Pokud jde o poplatky za pozemní handlingové služby, nejedná se o regulované poplatky a jsou předmětem dvoustranných vyjednávání. V jednotlivých smlouvách o letištních službách uzavřených se společností Ryanair a ve smlouvě uzavřené se společností Transavia mají formu pevných částek za obrátku bez valorizace podle inflace. Komise proto ve své analýze pracovala s těmito částkami.

412) Pro účely výpočtu výnosu těchto tří výše uvedených letištních poplatků, který by subjekt v tržním hospodářství od každé smlouvy očekával, použila Komise počet stanovených obrátek (v případě poplatku za přistání a poplatku za pozemní odbavení) a plánovaný počet dodatečných cestujících (v případě poplatku za cestující), určila je pro každou smlouvu a vynásobila jednotkovými výšemi poplatku.

413) Pokud jde o příjmy z činností mimo leteckou dopravu, jsou v zásadě téměř úměrné počtu cestujících. Činnost parkovišť, restaurací a jiných obchodů na letišti závisí na počtu cestujících. Je tomu tak také u příjmů správce letiště spojených s těmito činnostmi. Nejpřiměřenější přístup pro stanovení plánovaných inkrementálních příjmů z činností mimo leteckou dopravu tak spočívá ve zjištění výše příjmů z činností mimo leteckou dopravu za jednoho cestujícího a vynásobení této částky plánovaným inkrementálním provozem.

414) Pokud je o výši inkrementálních příjmů z činností mimo leteckou dopravu na cestujícího, Komise považuje za pravděpodobné, že by ji rozumný subjekt v tržním hospodářství stanovil v okamžiku uzavření jednotlivých smluv na základě celkových příjmů z činností mimo leteckou dopravu na cestujícího za dobu, která těsně předcházela uzavření dotčené smlouvy a byla dostatečně dlouhá, aby měla výpovědní hodnotu ([80]). Komise v tomto ohledu považuje období tří let za přiměřené ([81]). Komise se dále domnívá, že by subjekt v tržním hospodářství počítal s valorizací této částky v čase, aby odrážela vývoj inflace. V tomto ohledu Komise zvolila míru ve výši 2 % ([82]) (uplatněnou počínaje

([79]) Pro zachování stability cen je cílem ECB udržovat roční inflaci „střednědobě těsně pod hranicí 2 %“. Volný překlad původního anglického textu: „*In the pursuit of price stability, the ECB aims at maintaining inflation rates below, but close to, 2 % over the medium term*“. Viz: http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html.

([80]) Komise bere na vědomí, že v provozu společnosti Air France na letišti Pau převládají cestující na služebních cestách, zatímco u společností Ryanair a Transavia tvoří provoz v zásadě turisté. Příjmy z činností mimo leteckou dopravu vytvářené těmito dvěma kategoriemi cestujících by se mohly při převedení na počet cestujících lišit, a to například kvůli případně rozdílné kupní síle. Tyto rozdíly je ale velmi obtížné vyhodnotit, protože vliv mohou mít vedle kupní síly také jiné faktory. U cestujících na služebních cestách je obvykle citlivým faktorem čas a tito cestující se snaží zkrátit svůj pobyt na letištích na minimální dobu, což může mít omezující dopad na jejich výdaje. Protože příjmy správce letiště z činností mimo leteckou dopravu neprocházejí přes letecké společnosti, je pro správce letiště dále obtížné posoudit, do jaké míry se průměrná částka příjmů z činností mimo leteckou dopravu na cestujícího liší od jedné letecké společnosti ke druhé. Vzhledem k těmto skutečnostem je pravděpodobné, že by subjekt v tržním hospodářství spravující letiště Pau místo CCIPB vycházel při svém vyhodnocení inkrementálních příjmů z činností mimo leteckou dopravu z příjmů z činností mimo leteckou dopravu na cestujícího vykázaných během předchozích roků u celého provozu letiště, aniž by se pokoušel zahrnout do vyhodnocení skutečnost, že se tato částka na cestujícího může případně lišit od jedné letecké společnosti ke druhé.

([81]) Subjekt v tržním hospodářství by vybral dotčené období zohledněním několika faktorů: vyrovnání náhodných výchylek, které umožňuje poměrně dlouhé období, a nevýhody příliš dlouhého období, jako jsou možné změny v přednostech a způsobech výdajů cestujících během dlouhého období. Při použití průměru příjmů z činností mimo leteckou dopravu na cestujícího pouze za jeden rok by získaná částka příliš závisela na zvláštních okolnostech onoho roku, což odůvodňuje výběr delšího období. Období pěti let se naopak jeví jako příliš dlouhé, protože je možné, že se během takového období chování cestujících při výdajích za činnosti mimo leteckou dopravu výrazně změní. Volba období v délce tří roků se proto jeví jako přiměřená.

([82]) Viz bod odůvodnění 410.

rokem v polovině období tří let).

415) Níže uvedená tabulka uvádí rok po roce celkové příjmy letiště z činností mimo leteckou dopravu, jak byly zaznamenány v období 2000–2011, a u každého roku průměrnou jednotkovou částku příjmů z činností mimo leteckou dopravu na cestujícího během předchozích tří roků.

Tabulka 5

Příjmy z činností mimo leteckou dopravu

Rok	Příjmy z činností mimo leteckou dopravu	
	Celkové částky (v tisících EUR)	Průměrná jednotková částka na cestujícího během předchozích tří roků (v EUR)
2000	726	
2001	730	
2002	953	
2003	1 206	1,34
2004	1 191	1,55
2005	1 206	1,69
2006	1 270	1,69
2007	1 293	1,66
2008	2 218	1,67
2009	2 097	2,04
2010	2 297	2,47
2011	2 385	

Inkrementální náklady (smlouvy uzavřené se společnostmi Ryanair a AMS)

416) Inkrementální náklady, které by u každé transakce (zahrnující případně smlouvu o letištních službách a smlouvu o marketingových službách) mohl očekávat *ex ante* subjekt v tržním hospodářství spravující letiště místo CCIPB, spadají do těchto tří kategorií:

— náklady na zakoupení marketingových služeb,

— inkrementální investiční náklady vyvolané investicemi prováděnými kvůli transakci,

— inkrementální provozní náklady, tj. provozní náklady (zaměstnanci, různé nákupy), které mohou vzniknout prováděním transakce.

417) Pokud jde o náklady vzniklé ze smluv o marketingových službách, Komise zohlednila částky stanovené v jednotlivých smlouvách o marketingových službách. Smlouvy o marketingových službách obvykle stanoví pevné roční nebo celkové částky. Zvláštní podmínky stanovila smlouva uzavřená se společností Ryanair v roce 2003 pro spoj Pau – Londýn, a to výchozí platbu a roční platby za cestujícího až do maximální roční částky 400 000 EUR.

Vzhledem k prognózám provozu v souvislosti se smlouvou z roku 2003 a na základě míry obsazenosti ve výši 85 % se ukazuje, že by subjekt v tržním hospodářství počítal s tím, že bude dosaženo této stropní hodnoty ve výši 400 000 EUR. Jako doplněk výchozí platby stanovené ve smlouvě Komise proto zvolila tuto maximální částku za výši nákladů na marketingové služby.

418) Stejně jako v případě prognóz provozu nepředstavují výhledové platby za marketing nutně částky, které byly skutečně uhrazeny, protože některé události, k nimž došlo po uzavření smluv, mohly vést k odchylkám od částek, které byly stanoveny na počátku. Je to zejména případ předčasného vypovězení smlouvy. Při uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství nelze ale tyto události zohlednit, protože k nim došlo až po uzavření smluv.

419) Pokud jde o inkrementální investiční náklady, je nutno poznamenat, že podle Francie nebylo v rámci letiště Pau nutno přistoupit k žádným investicím z důvodu jednotlivých smluv, které jsou předmětem tohoto přezkumu. Vzhledem ke skutečnosti, že žádný prvek případu neukazuje, že by subjekt v tržním hospodářství očekával, že bude muset z důvodu jedné nebo několika smluv ze smluv, které jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, přistoupit k určitým investicím, nebyly v této analýze zohledněny žádné inkrementální investiční náklady.

420) Pokud jde o inkrementální provozní náklady, které byly předvídatelné v okamžiku uzavření jednotlivých smluv, jedná se při neexistenci podnikatelského plánu u každé ze smluv o kategorii, jejíž posouzení je nejchoulostivější. Konkrétně nelze v případě provozních nákladů zvolit přístup použitý u příjmů z činností mimo leteckou dopravu, který spočíval v tom, že se vyšlo z celkových příjmů letiště z činností mimo leteckou dopravu a z nich se odvodily inkrementální příjmy z činností mimo leteckou dopravu na cestujícího. Podobný přístup by totiž znamenal, že se za inkrementální náklady považují celkové provozní náklady letiště převedené na počet cestujících. Výraznou část provozních nákladů letiště ale tvoří fixní náklady, což znamená, že celkové provozní náklady na cestujícího mohou ve většině případů značně přesahovat inkrementální náklady spojené s uzavřením nové smlouvy, která vyvolá dodatečný provoz.

421) Při odhadu inkrementálních provozních nákladů musí Komise vycházet z prvků analýzy správce letiště, protože sama není schopna posoudit, jakým způsobem může daná smlouva ovlivnit různé nákladové položky letiště.

422) Jediný odhad, o který se Komise může opřít, se nachází v podnikatelském plánu Transavia, v němž CCIPB usoudila, že se smlouva uzavřená se společností Transavia projeví během plnění podnikatelského plánu společnosti Transavia v období 2006–2012 jako průměrné inkrementální provozní náklady ve výši […] EUR na dodatečného cestujícího ([83]). Protože Komise nemá žádnou jinou lepší možnost, soudí, že tato částka představuje přijatelný základ pro určení dopadu dodatečného provozu na provozní náklady letiště. Komise ji proto použila při svém posouzení smluv uzavřených se společnostmi Ryanair a AMS, a to s její valorizací o 2 % za rok ([84]) v poměru k roku 2009, který se nachází v polovině referenčního období 2006–2012. Komise navíc soudí, že tato valorizace představuje přístup, který je v souladu s výše uvedenými valorizacemi v případě příjmů.

423) Komise bere na vědomí, že tento odhad provedla CCIPB před podepsáním většiny smluv uzavřených se společnostmi Ryanair a AMS, které jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, a byl proto dostupný v okamžiku uzavření těchto smluv. Jedinými výjimkami jsou smlouvy uzavřené se společnostmi Ryanair a AMS v roce 2003 a 2005. Těmto smlouvám jsou věnovány body odůvodnění 425 a 426.

424) Komise bere na vědomí, že podnikatelský plán Transavia byl vypracován pro jinou leteckou společnost, než je společnost Ryanair. Komise přesto soudí, že společnost Transavia představuje hospodářský model „nízkonákladového" dopravce, který je srovnatelný s modelem společnosti Ryanair, a že by proto inkrementální provozní náklady převedené na počet cestujících, se kterými by počítal subjekt v tržním hospodářství, byly pravděpodobně v případě obou společností podobné.

([83]) Prvky (inkrementální v souvislosti se zahájením provozu na novém spoji Amsterdam – Pau) zahrnuté do tohoto číselného údaje jsou vysvětleny v podnikatelském plánu: *„Dopad na počet zaměstnanců a náklady: tento nový spoj vytvoří v některých odděleních dodatečnou marginální práci: účetnictví (zpracování faktur), provoz (přidělování letištních prostředků), příjem (objednávání turistických služeb a informace) a ochrana (detekční kontrola), zatímco na jiná oddělení nebude dopad žádný: správa, životní prostředí, kvalita, údržba, rozvoj, bezpečnost. Jediný dopad bude na náklady u handlingových služeb: v průměru za období 7 let dosáhnou náklady na zaměstnance a odhadované náklady částky […] EUR na odlétajícího cestujícího"*. K celkové částce […] EUR na cestujícího se dospělo vydělením této částky na odlétajícího cestujícího dvěma.

([84]) Viz bod odůvodnění 410.

425) Podnikatelský plán Transavia pochází ze dne 15. prosince 2005. Vznikl tak až po uzavření smluv z roku 2003 a 2005 se společnostmi Ryanair a AMS, tj. po dnu 28. ledna 2003 a 30. června 2005. Komise přesto soudí, že by subjekt v tržním hospodářství neodhadoval odlišně inkrementální provozní náklady na cestujícího v červnu roku 2005 a v prosinci roku 2005, tj. pouze o šest měsíců později. Je totiž velmi málo pravděpodobné, že by se struktura nákladů správce letiště během šesti měsíců výrazně změnila. Odhad z prosince roku 2005 tak představuje přijatelný přibližný odhad, který by subjekt v tržním hospodářství učinil v červnu roku 2005, aby posoudil, zda má význam uzavřít smlouvy se společnostmi Ryanair a AMS.

426) Pokud jde o smlouvu z roku 2003, byla uzavřena téměř tři roky před vypracováním podnikatelského plánu Transavia. Během tohoto tříletého období ale struktura provozu a činnosti letiště nezaznamenaly žádný podstatný vývoj. Komise bez jiné lepší možnosti proto soudí, že průměrné inkrementální provozní náklady ve výši […] EUR na cestujícího s valorizací o 2 % v poměru k roku 2009 jsou pro analýzu smlouvy z roku 2003 rovněž přiměřené.

427) Komise bere na vědomí, že výše inkrementálních provozních nákladů navržená Francií ([…] EUR na cestujícího) a vypočítaná jako průměr provozních nákladů na cestujícího zaznamenaných během období 2003–2011 výrazně přesahuje výši inkrementálních nákladů na cestujícího, pro niž se rozhodla Komise, která ji vzhledem k výše uvedeným odůvodněním považuje za relevantnější.

428) Pro stanovení celkových inkrementálních provozních nákladů ve spojení se smlouvou rok po roce jsou u každé transakce vynásobeny inkrementální provozní náklady na cestujícího plánovaným inkrementálním provozem.

Prezentace výsledků týkajících se smluv uzavřených se společnostmi Ryanair a AMS

429) Po určení všech inkrementálních příjmů a nákladů u každé smlouvy, se kterými by počítal subjekt v tržním hospodářství, je Komise schopna stanovit u každé smlouvy a rok po roce po celou stanovenou dobu jejího plnění očekávané inkrementální toky (příjmy s odečtením nákladů). Tyto výsledky jsou uvedeny níže v tabulkách 6 až 11.

430) Komise zjišťuje, že přes hypotézy výhodné pro společnost Ryanair, které Komise zvolila, a to zejména pokud jde o inkrementální provoz a inkrementální náklady, jsou v případě všech smluv a v případě dodatku ze dne 16. června 2009 ke smlouvě z roku 2005 ohledně spoje Pau – Londýn všechny inkrementální toky negativní, jak je zřejmé z níže uvedených tabulek.

431) Komise navíc zjišťuje, že by u smluv z roku 2007, 2008, 2009 a 2010 tento závěr zůstal platný i v případě úplného vyloučení inkrementálních provozních nákladů a zohlednění jako inkrementálních nákladů pouze nákladů na nákup marketingových služeb.

432) Je proto zřejmé, že v případě smluv a dodatku ze dne 16. června 2009 ke smlouvě z roku 2005 o spoji do Londýna, které CCIPB uzavřela se společnostmi Ryanair a AMS a které jsou předmětem tohoto přezkumu, poskytuje každá z nich hospodářské zvýhodnění ve prospěch společnosti Ryanair a/nebo společnosti AMS. Protože tato výhoda vyplývá ze specifických smluvních ustanovení se společností Ryanair nebo AMS, jedná se o selektivní zvýhodnění.

433) Selektivní hospodářské zvýhodnění společností Ryanair a AMS poskytuje rovněž dodatek ze dne 16. června 2009 ke smlouvě z roku 2007 o spoji Pau – Charleroi, kterým se od 1. ledna 2009 zvyšují náklady na propagaci z částky […] na částku […] EUR za rok při nezměněných službách, protože za dodatečnou platbu ve výši […] EUR za rok neobdrží CCIPB žádnou protislužbu a zejména nemůže od dodatku očekávat dodatečný provoz.

Tabulka 6

Cestující („(s)“ = sezónní)

Smlouva	Počet letů za týden	Počet letů za rok	Den podepsání smlouvy/smluv	Den skutečného začátku plnění	Den původně stanoveného skutečného konce plnění
Londýn 2003	7	365	28.1.2003	28.1.2003	27.1.2008

Smlouva	Počet letů za týden	Počet letů za rok	Den podepsání smlouvy/smluv	Den skutečného začátku plnění	Den původně stanoveného skutečného konce plnění
Londýn 2005	7	365	30.6.2005	30.6.2005	29.6.2010
Charleroi 2007	3	156	25.9.2007	30.10.2007	24.9.2012
Bristol 2008 (s)	3	50	31.3.2008	16.5.2008	13.9.2008
Bristol 2009 (s)	2	58	16.6.2009	1.4.2009	24.10.2009
Dodatek z roku 2009 ke smlouvě z roku 2005 o spoji do Londýna		211	15.6.2009	1.1.2009	29.6.2010
Londýn, Charleroi (s) a Beauvais (s) 2010	6	312	28.1.2010	30.3.2010	29.3.2011

Tabulka 7

Smlouva z roku 2003 o spoji Pau – Londýn

(v EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Celkový počet odlétajících a přilétajících cestujících	108 479	117 275	117 275	117 275	117 275	8 796
Počet obrátek za rok	338	365	365	365	365	27
poplatek za přistání	*41 797*	*46 089*	*47 011*	*47 951*	*48 910*	*3 742*
poplatek za cestující	*192 550*	*212 325*	*216 572*	*220 903*	*225 322*	*17 237*
výnos z pozemního odbavení	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*
Příjmy z leteckých činností celkem	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[0–99 999]
Příjmy z činností mimo leteckou dopravu	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Příjmy celkem	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[0–99 999]**
Provozní náklady (zaměstnanci, různé nákupy atd.)	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Náklady na marketing	450 000	400 000	400 000	400 000	400 000	30 000

(v EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Náklady celkem	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[0–99 999]**
Inkrementální toky (příjmy – náklady)	**[–100 000 až –299 999]**	**[–100 000 až –299 999]**	**[–100 000 až –299 999]**	**[–100 000 až –299 999]**	**[–100 000 až –299 999]**	**[–1 až –99 999]**

Tabulka 8

Smlouva z roku 2005 o spoji Pau – Londýn

(v EUR)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Celkový počet odlétajících a přilétajících cestujících	58 963	117 275	117 275	117 275	117 275	58 311
Počet obrátek za rok	184	365	365	365	365	181
poplatek za přistání	*22 832*	*46 319*	*47 246*	*48 191*	*49 154*	*24 929*
poplatek za cestující	*105 544*	*214 120*	*218 402*	*222 770*	*227 226*	*115 241*
výnos z pozemního odbavení	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*
Příjmy z leteckých činností celkem	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
Příjmy z činností mimo leteckou dopravu	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
Příjmy celkem	**[100 000–299 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[100 000–299 999]**
Provozní náklady (zaměstnanci, různé nákupy atd.)	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
Náklady na marketing	219 714	437 000	437 000	437 000	437 000	217 286
Náklady celkem	**[300 000–599 999]**	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[300 000–599 999]**
Inkrementální toky (příjmy – náklady)	**[–1 až –99 999]**	**[–100 000 až –299 999]**	**[–100 000 až –299 999]**	**[–1 à –99 999]**	**[–1 až –99 999]**	**[–1 až –99 999]**

Tabulka 9

Dodatek ze dne 16. června 2009 ke smlouvě o marketingových službách ze dne 30. června 2005

(v EUR)

	2009	2010
Celkový počet odlétajících a přilétajících cestujících	67 794	33 709
Počet obrátek za rok	211	105
poplatek za přistání	*29 173*	*14 795*
poplatek za cestující	*162 706*	*82 519*
výnos z pozemního odbavení	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*
Příjmy z leteckých činností celkem	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
Příjmy z činností mimo leteckou dopravu	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Příjmy celkem	**[300 000–599 999]**	**[100 000–299 999]**
Provozní náklady (zaměstnanci, různé nákupy atd.)	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Náklady na marketing	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
Náklady celkem	**[300 000–599 999]**	**[100 000–299 999]**
Inkrementální toky (příjmy – náklady)	**[–1 až –99 999]**	**[–1 až –99 999]**

Tabulka 10 –

Smlouva z roku 2007 o spoji Pau – Charleroi

(v EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Celkový počet odlétajících a přilétajících cestujících	13 366	50 123	50 123	50 123	50 123	36 757
Počet obrátek za rok	42	156	156	156	156	114
poplatek za přistání	*5 409*	*20 691*	*21 104*	*21 526*	*21 957*	*16 424*
poplatek za cestující	*26 264*	*100 461*	*102 470*	*104 520*	*106 610*	*79 744*
výnos z pozemního odbavení	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*
Příjmy z leteckých činností celkem	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]

(v EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Příjmy z činností mimo leteckou dopravu	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
Příjmy celkem	**[0–99 999]**	**[100 000–299 999]**	**[100 000–299 999]**	**[100 000–299 999]**	**[100 000–299 999]**	**[100 000–299 999]**
Provozní náklady (zaměstnanci, různé nákupy atd.)	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
Náklady na marketing	[0–99 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
Náklady celkem	**[100 000–299 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**
Inkrementální toky (příjmy – náklady)	**[–1 až –99 999]**	**[–100 000 až –299 999]**	**[–100 000 až –299 999]**	**[–100 000 až –299 999]**	**[–100 000 à –299 999]**	**[–100 000 až –299 999]**

Tabulka 11

Smlouvy z roku 2008 a 2009 o spojích Pau – Bristol a smlouvy z roku 2010 o spojích Pau – Londýn, Pau – Charleroi a Pau – Beauvais

(v EUR)

	Smlouva Bristol z roku 2008	Smlouva Bristol z roku 2009	Smlouvy Londýn, Charleroi a Beauvais z roku 2010	
	2008	2009	2010	2011
Celkový počet odlétajících a přilétajících cestujících	16 111	18 635	75 463	24 783
Počet obrátek za rok	50	58	235	77
poplatek za přistání	*6 933*	*8 019*	*32 472*	*10 878*
poplatek za cestující	*37 700*	*44 725*	*181 110*	*60 669*
výnos z pozemního odbavení	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*
Příjmy z leteckých činností celkem	[0–99 999]	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Příjmy z činností mimo leteckou dopravu	[0–99 999]	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
Příjmy celkem	**[0–99 999]**	**[100 000–299 999]**	**[300 000–599 999]**	**[100 000–299 999]**
Provozní náklady (zaměstnanci, různé nákupy atd.)	[0–99 999]	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]

(v EUR)

	Smlouva Bristol z roku 2008	Smlouva Bristol z roku 2009	Smlouvy Londýn, Charleroi a Beauvais z roku 2010	
	2008	2009	2010	2011
Náklady na marketing	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[1 000 000—1 499 999]	[300 000–599 999]
Náklady celkem	**[100 000–299 999]**	**[100 000–299 999]**	**[1 000 000—1 499 999]**	**[300 000–599 999]**
Inkrementální toky (příjmy – náklady)	**[–1 až –99 999]**	**[–1 až –99 999]**	**[–600 000 až –999 999]**	**[–100 000 až –299 999]**

Uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství na smlouvu uzavřenou se společností Transavia

434) Komise připomíná, že CCIPB vypracovala podnikatelský plán před uzavřením své smlouvy se společností Transavia o provozování spoje Pau – Amsterdam (dále jen „podnikatelský plán Transavia"). Komise se domnívá, že tento podnikatelský plán představuje vhodné východisko pro uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství na smlouvu uzavřenou se společností Transavia, a nemá důvod zpochybnit použité předpoklady s výjimkou jednoho, a tím je časový horizont vybraný pro posouzení. Tento bod bude probrán níže.

435) Komise zaznamenává, že tento podnikatelský plán vede k „ročnímu finančnímu výsledku" (což odpovídá inkrementálním tokům (příjmy – náklady) analýzy smluv se společnostmi Ryanair/AMS), který je negativní v období 2006–2008 a poté v období 2009–2012 pozitivní (viz níže tabulka č. 12).

436) Podle podnikatelského plánu Transavia *„se investice stane ziskovou (v kumulované podobě) až během sedmého roku (návratnost investice)"*. Jinými slovy, plán neuplatňuje na výhledové roční toky diskontní sazbu, aby na tomto základě vypočítal čistou aktualizovanou hodnotu, a tak ověřil, zda z hlediska ziskovosti letiště vyrovnávají pozitivní toky na konci zvažovaného období negativní toky z jeho počátku. Podnikatelský plán pracuje naopak s celkovou kumulovanou částkou toků bez aktualizace (viz níže „kumulovaný výsledek" v tabulce č. 12), která je negativní za období 2006–2011, ale stává se pozitivní v roce 2012 ([85]).

437) Komise vyzvala Francii, aby provedla analýzu vypracovanou na základě objektivních informací, které byly známy CCIPB v okamžiku uzavření smlouvy se společností Transavia, za účelem ověření, zda by tuto smlouvu mohl uzavřít subjekt v tržní hospodářství vedený výhledy na zisk.

438) Pro účely této analýzy Francie použila „roční finanční výsledek" podnikatelského plánu Transavia, odečetla od něj daň z příjmů právnických osob za roky, kdy finanční toky byly pozitivní, a uplatnila na něj pro výpočet čisté aktualizované hodnoty diskontní sazbu ve výši 6,5 %. Výsledkem této analýzy je tak čistá aktualizovaná hodnosta ve výši [–100 000 až –200 000] EUR, která byla vypočítána ke dni plánovaného zahájení provozu na spoji Pau – Amsterdam, tj. k 26. dubnu 2006.

439) Komise ale zaznamenává, že jak podnikatelský plán Transavia, tak výpočet Francie vychází z odhadu ziskovosti za období 2006–2012, zatímco sama dohoda měla podle vlastních ustanovení platit pouze do roku 2009 a neobsahovala žádnou doložku o svém automatickém prodloužení. Z důvodů uvedených v bodech odůvodnění 393 až (397) se přitom analýza výhledové ziskovosti musí provádět za dobu plnění smlouvy, jak byla původně stanovena, a nikoli za delší období. Důvodem je zejména skutečnost, že rozumný a obezřetný subjekt v tržním

([85]) Komise bere na vědomí poznámku CCIPB uvedenou v podnikatelském plánu: *„V nekumulované podobě se roční výsledek stává pozitivní, jakmile v roce 2009 (čtvrtý rok) výrazně klesnou výdaje na marketing"*. Uvedené lze vysvětlit skutečností, že podle smlouvy představovaly úhrady za marketing […] EUR na cestujícího (s ročním stropem ve výši […] EUR) během třetího roku a během čtvrtého roku měly klesnout na […] EUR na cestujícího (na […] EUR pátý rok a na […] EUR šestý a sedmý rok). Viz bod odůvodnění 84.

hospodářství nemůže při uzavírání smlouvy počítat s jejím prodloužením, ať již ve stejné nebo odlišné podobě ([86]). Komise zaznamenává, že čistá aktualizovaná hodnota přepočítaná pro období 2006–2009 na základě ročních toků uvedených v podnikatelském plánu pouze pro tyto roky a aktualizovaná diskontní sazbou navrženou Francií by dosáhla výše [- 300 000 až - 400 000] EUR.

440) Komise nicméně poznamenává, že smlouva vede k ročním inkrementálním tokům, které jsou negativní po celé období pokryté analýzou ziskovosti (s výjimkou roku 2009, kdy inkrementální tok dosahuje téměř nulové hodnoty), což nutně vede k negativní čisté aktualizované hodnotě bez ohledu na použitou diskontní sazbu. Smlouva z roku 2006 se společností Transavia tak obsahuje hospodářské zvýhodnění ve prospěch společnosti Transavia. Je selektivní, protože je poskytnuto pouze jednomu podniku.

Tabulka 12

Upravený podnikatelský plán pro spoj Amsterdam – Pau provozovaný společností Transavia

(v tisících EUR)

Pau – Amsterdam		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Provoz (počet cest.)		22 662	32 542	40 402	48 724	55 198	64 368	64 368
Výnosy	Celkem (A)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Náklady	z toho – marketingové služby	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
	Celkem (B)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Roční finanční výsledek	(A–B)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Kumulovaný výsledek		(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Daň z příjmů právnických osob		(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Inkrementální finanční tok po dani z příjmů právnických osob		(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Čistá aktualizovaná hodnota 2006–2009	[–300 až –400]							

8.1.1.3 ***Narušení hospodářské soutěže***

441) Jestliže finanční podpora poskytovaná členským státem posiluje postavení určitých podniků ve srovnání s jinými podniky, které si konkurují při obchodu v rámci Společenství, musí se mít za to, že tento obchod je touto podporou ovlivněn. Aby určité opatření narušovalo hospodářskou soutěž, je podle ustálené judikatury ([87]) dostačující, aby příjemce podpory s ostatními podniky soutěžil na trhu otevřeném hospodářské soutěži.

442) Od vstupu v platnost třetí části liberalizace letecké dopravy dne 1. ledna 1993 ([88]) nic nebrání leteckým dopravcům Unie volně létat na trasách uvnitř Unie a využívat neomezeného povolení ke kabotáži.

([86]) Obezřetný a rozumný subjekt v tržním hospodářství by mohl rovněž zohlednit pravděpodobnost předčasného vypovězení smlouvy. Pravděpodobnost takového scénáře by závisela na ustanoveních o vypovězení smlouvy.

([87]) Rozsudek Tribunálu ze dne 30. dubna 1998 ve věci T-214/95, *Het Vlaamse Gewest* v. *Komise*, Sb. rozh. 1998, s. II-717.

([88]) Nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 1), nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 8), nařízení Rady (EHS) č. 2409/92 ze dne 23. července 1992 o tarifech a sazbách za letecké služby (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 15).

443) Výhody poskytnuté společnostem Ryanair, AMS a Transavia ve smlouvách a dodatcích, které jsou předmětem tohoto přezkumu, posílily jejich postavení ve srovnání se všemi ostatními leteckými dopravci Unie, kteří si skutečně nebo potenciálně konkurují se společnostmi Ryanair a Transavia na spojích, které provozují. Smlouvy tak narušily nebo mohly narušit hospodářskou soutěž a ovlivnily obchod v rámci Unie.

8.1.1.4 ***Závěr***

444) Jednotlivé smlouvy a dodatky uzavřené CCIPB se společnostmi Ryanair, AMS a Transavia, které jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, splňují všechna kritéria čl. 107 odst. 1 SFEU, a představují tak všechny státní podporu.

8.1.2 PROTIPRÁVNÍ POVAHA PODPORY

445) Protože tato opatření byla provedena bez schválení Komise, představují protiprávní podporu.

8.1.3 SLUČITELNOST S VNITŘNÍM TRHEM

446) Předmětné podpory představují podpory na provoz. Takové podpory lze prohlásit za slučitelné s vnitřním trhem pouze za mimořádných a řádně odůvodněných okolností.

447) Z judikatury Soudního dvora ([89]) navíc vyplývá, že je na Francii, aby uvedla, na jakém právním základě je možno předmětné podpory považovat za slučitelné s vnitřním trhem, a prokázala, že byly splněny podmínky slučitelnosti. Komise proto v rozhodnutí o zahájení řízení a v žádosti o poskytnutí doplňujících informací vyzvala Francii, aby uvedla možné právní základy slučitelnosti a stanovila, zda byly splněny použitelné podmínky slučitelnosti, a to zejména pro případ, že by předmětné podpory měly být považovány za podpory na zahájení činnosti při otevírání nových spojů. Francie nicméně nikdy netvrdila, že zkoumaná opatření představují podpory na zahájení činnosti slučitelné s vnitřním trhem, a ani nenavrhla jiné možné základy slučitelnosti či postupy, na jejichž základě by bylo možno prohlásit tyto podpory za slučitelné s vnitřním trhem. Žádná zúčastněná strana se navíc nepokusila prokázat slučitelnost těchto opatření s vnitřním trhem.

448) Komise přesto považuje za užitečné přezkoumat, do jaké míry by bylo možno prohlásit tyto podpory za slučitelné s vnitřním trhem kvůli jejich případnému přispění k otevření nových spojů nebo nových obrátek. Je přitom nutno zdůraznit, že se jedná o přezkum pro úplnost, protože při neexistenci skutečností prokazujících slučitelnost podpor poskytnutých členským státem nebo zúčastněnými stranami by měly být tyto podpory prohlášeny za neslučitelné.

449) Nové pokyny k těmto podporám uvádějí: „*V případě podpory leteckým společnostem na zahájení činnosti Komise použije zásady obsažené v těchto pokynech na všechna oznámená opatření podpory na zahájení činnosti, ohledně nichž má přijmout rozhodnutí, ode dne 4. dubna 2014, a to i tehdy, pokud opatření byla oznámena před tímto dnem. V souladu se sdělením Komise o stanovení použitelných pravidel pro posuzování protiprávní státní podpory uplatní Komise na protiprávní podpory leteckým společnostem na zahájení činnosti pravidla platná v době, kdy byla podpora poskytnuta. Zásady obsažené v těchto pokynech tedy nepoužije v případě protiprávních podpor leteckým společnostem na zahájení činnosti poskytnutých přede dnem 4. dubna 2014*“ ([90]).

450) Pokyny z roku 2005 stanoví, že „*Komise přezkoumá slučitelnost každé podpory na financování letištních infrastruktur nebo podpor na zahájení činnosti poskytnutých bez povolení a tedy porušením čl. 88 odst. 3 Smlouvy na základě těchto pokynů, pokud poskytování podpory začalo po jejich zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie. V jiných případech bude přezkoumána na základě pravidel platných v okamžiku zahájení poskytování podpory*“ ([91]).

451) Komise připomíná, že předmětné podpory byly poskytnuty, aby podněcovaly k zahájení provozu na nových leteckých spojích nebo ke zvýšení počtu obrátek na stávajících spojích či k zachování spojů, na nichž by byl jinak provoz ukončen. Jedná se tak o podpory na provoz, které mají za cíl podpořit letecký provoz na spojích s odletem z regionálního letiště. V tomto ohledu je nutno připomenout, že podle rozhodovací praxe Komise je možno podpory na provoz prohlásit za slučitelné s vnitřním trhem pouze ve vzácných případech, protože obvykle narušují podmínky hospodářské soutěže v odvětvích, ve kterých jsou poskytnuty.

([89]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 28. dubna 1993, věc C-364/90, *Itálie* v. *Komise*, Sb. rozh. 1993, s. I-02097, bod č. 20.
([90]) Nové pokyny, bod č. 174.
([91]) Bod č. 85 pokynů z roku 2005.

8.1.3.1 ***Opatření provedená před vstupem v platnost pokynů z roku 2005***

452) Smlouva z roku 2003 a smlouvy z roku 2005 byly uzavřeny před zveřejněním pokynů z roku 2005 dne 9. prosince 2005 ([92]). Pokud jde o slučitelnost podpor poskytnutých před tímto dnem, jak bod č. 85 pokynů z roku 2005, tak bod č. 174 nových pokynů odkazuje na pravidla platná v okamžiku poskytnutí podpory.

453) Před přijetím pokynů z roku 2005 přijala Komise pokyny z roku 1994 ([93]). Tyto pokyny se ale nevěnovaly konkrétněji otázce podpor na provoz poskytnutých s cílem podpořit letecký provoz s odletem z regionálních letišť. Tato otázka totiž vznikala postupně v souvislosti s pokračujícím přetížením velkých evropských letišť a rozvojem činností nízkonákladových leteckých společností, které v roce 1994 ještě neexistovaly. Komise se proto domnívá, že v tomto konkrétním případě nejsou z tohoto důvodu použitelné ani pokyny z roku 1994. Komise tak musí posoudit slučitelnost předmětných podpor přímo na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.

454) V tomto ohledu je nutno poznamenat, že hodnocení Komise tohoto typu státní podpory se časem upřesňovalo, aniž by došlo v určitých bodech ke změnám. Tyto body vyplývají z obecných zásad, kterými se řídí slučitelnost podpor podle výše uvedeného ustanovení Smlouvy.

455) V rozhodnutí ohledně letiště v Manchesteru z června roku 1999 ([94]) tak Komise považovala za slučitelné s pravidly, jimiž se řídí státní podpory, snížení letištních nákladů, které bylo poskytnuto nediskriminačně a s časovým omezením, v rámci opatření podporujících nové letecké trasy.

456) V rozhodnutí z února roku 2004 ohledně letiště v Charleroi ([95]) Komise dále vysvětlila, že „*provozní podpory určené na podporu zahájení provozu na nových leteckých spojích nebo na posílení počtu některých obrátek mohou představovat nástroj, který je nezbytný pro rozvoj malých regionálních letišť. Tyto podpory mohou účinně přesvědčit zainteresované podniky, aby přijaly riziko investování do nových tras. Aby však mohly být takové podpory prohlášeny za slučitelné podle čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy, je vhodné v každém případě určit, zda jsou tyto podpory nezbytné a úměrné vzhledem k požadovanému cíli a zda neovlivňují výměny v míře odporující společnému zájmu*“. Komise tehdy stanovila určité podmínky, které je nutno splnit, aby mohla prohlásit tyto podpory na provoz za slučitelné, a to zejména:

— podpora musí přispívat k dosažení cíle zájmu Společenství rozvíjet regionální letiště prostřednictvím čistého nárůstu provozu na nových trasách ([96]),

— podpora musí být nezbytná v tom smyslu, že není určena pro trasu již provozovanou stejnou nebo jinou společností či trasu podobnou ([97]),

— podpora musí mít motivační dopad v tom smyslu, že musí přispívat k rozvoji činnosti, která má perspektivu stát se po určitém období ziskovou, což znamená omezenou dobu poskytování podpory ([98]),

— podpora musí být přiměřená, což znamená, že částka musí být závislá na čistém rozvoji provozu ([99]),

— podpora musí být poskytnuta transparentně a nediskriminačně a nesmí být kumulována s jinými typy podpory.

([92]) Viz poznámka pod čarou č. 18.
([93]) Pokyny Komise k použití článků 92 a 93 Smlouvy o ES a článku 61 Dohody o EHP na státní podpory v odvětví letectví (Úř. věst. C 350, 10.12.1994, s. 5).
([94]) Viz rozhodnutí NN 109/98 ze dne 14. června 1999 s názvem „Spojené království, *Manchester Airport*“.
([95]) Rozhodnutí Komise 2004/393/ES ze dne 12. února 2004 o výhodách poskytnutých regionem Valonsko a letištěm Brussels South Charleroi Airport letecké společnosti Ryanair při zřízení její základny v Charleroi (Úř. věst. L 137, 30.4.2004, s. 1). Toto rozhodnutí bylo sice zrušeno rozsudkem ze dne 17. prosince 2008 ve věci T-196/04, *Ryanair Ltd.* v. *Komise* (rozsudek ve věci „Charleroi“), Sb. rozh. 2008, s. II-3643, ale svědčí přesto o vývoji hodnocení těchto podpor Komisí.
([96]) Viz body č. 283 až 297.
([97]) Viz body č. 288 až 309.
([98]) Viz body č. 311 až 317.
([99]) Viz body č. 318 až 325.

457) Pokyny z roku 2005 a nové pokyny převedly tyto zásady slučitelnosti do přesného znění, přesto ale platí, že podpory na provoz poskytnuté leteckým společnostem může Komise prohlásit za slučitelné, pokud přispívají k rozvoji letišť malé velikosti prostřednictvím čistého nárůstu provozu na nových trasách, pokud jsou nezbytné v tom smyslu, že se netýkají trasy již provozované stejnou nebo jinou společností či trasy podobné ([100]), pokud jsou časově omezeny, pokud má spoj, na nějž je podpora poskytnuta, perspektivu stát se ziskovým ([101]), pokud je výše částky závislá na čistém rozvoji provozu, pokud je podpora poskytnuta transparentně a nediskriminačně a pokud není kumulována s jinými typy podpory ([102]).

458) V tomto ohledu Komise v bodě odůvodnění 140 rozhodnutí o rozšíření řízení uvedla, že přezkoumá slučitelnost těchto opatření podle pěti výše uvedených kumulativních kritérií. Je nutno poznamenat, že Francie a ani žádná zúčastněná strana nevznesla proti uplatnění těchto kritérií výhrady.

459) Komise dospívá k závěru, že v tomto konkrétním případě je nutno přezkoumat slučitelnost smlouvy z roku 2003 a smluv z roku 2005 podle výše uvedených obecných zásad.

Přispění k rozvoji letišť malé velikosti prostřednictvím čistého nárůstu provozu na nových trasách

460) Roční provoz letiště Pau v období 2003–2005 byl přibližně 700 000 cestujících za rok. Komise se domnívá, že se v té době jednalo o letiště malé velikosti.

461) Pokud jde o novou trasu Pau – Londýn Stansted, Komise soudí, že se smlouva z roku 2003 týkala zahájení provozu na novém spoji, který mohl vést k čistému nárůstu provozu. Smlouvy z roku 2005 se naopak týkaly dalšího provozování stejné trasy dva roky po jejím otevření bez zvýšení četnosti spojů. Komise proto soudí, že smlouvy z roku 2005 nesplňují podmínku čistého nárůstu provozu.

Podpora se netýká trasy již provozované stejnou nebo jinou společností či trasy podobné

462) Při otevření spoje Pau – Londýn Stansted společností Ryanair v roce 2003 žádná jiná letecká společnost tento spoj neprovozovala.

463) Smlouvy z roku 2005 se naopak týkaly spoje Pau – Londýn Stansted. Tuto trasu provozovala společnost Ryanair již téměř dva roky v rámci smlouvy z roku 2003 se stejnou četností spojů, jaká byla stanovena ve smlouvě z roku 2003. Komise proto soudí, že výše uvedená podmínka není splněna, pokud jde o smlouvy z roku 2005.

Podpora musí být časově omezená a týkat se trasy, která má perspektivu stát se ziskovou

464) Komise zaznamenává, že přes výzvu, která jí byla zaslána, Francie neposkytla žádnou studii životaschopnosti spoje Pau – Londýn, který byl předmětem smluv z roku 2003 a 2005, již by společnost Ryanair předložila, aby odůvodnila opodstatnění poskytnutí podpor, které vyplývaly z předmětných smluv. Na základě věcných prvků případu se tak ukazuje, že z hlediska orgánů, které přiznaly předmětné podpory, neexistovala žádná jasná perspektiva, že se spoj Pau – Londýn může stát bez podpory ziskovým v bližším či vzdálenějším horizontu. Komise v tomto ohledu zdůrazňuje, že studie předložené francouzskými orgány ohledně hospodářských přínosů leteckých spojů provozovaných společností Ryanair analyzují dopady, které tyto spoje mohou mít na rozvoj regionu, ale nezahrnují prognózy jejich budoucí životaschopnosti či životaschopnosti jiných spojů, které by v budoucnosti mohla společnost Ryanair provozovat. Analýza jednotlivých smluv uzavřených se společností Ryanair naopak dokládá, že podpory poskytnuté společnosti Ryanair na tyto spoje bylo nutno časem zvýšit, a to i po vypovězení smluv z roku 2003 a 2005, aby se zajistilo, že budou pro společnost Ryanair dostatečně ziskové, aby jejich provozování zachovala.

465) Pro úplnost Komise poznamenává, že tato opatření byla sice časově omezená, ale doba jejich trvání v délce pěti roků, jak bylo stanoveno v každé ze smluv, nebyla nezbytná a ani přiměřená k nákladům vynaloženým na otevření nového leteckého spoje, protože v odvětví letectví je obvykle doba trvání smlouvy do tří roků dostatečná ([103]).

([100]) Viz body č. 71 až 75 a bod č. 79 písm. b) a c) pokynů z roku 2005 a body č. 139, 140, 141 a 151 nových pokynů.
([101]) Viz bod č. 79 písm. b), d) a i) pokynů z roku 2005 a bod č. 147 nových pokynů.
([102]) Viz bod č. 79 písm. g) a h) a bod č. 80 pokynů z roku 2005 a body č. 150, 152 a 153 nových pokynů.
([103]) Nové pokyny, bod č. 147.

466) Komise proto soudí, že smlouva z roku 2003 a ani smlouvy z roku 2005 nesplňují kritérium, podle nějž musí být opatření časově omezená a týkat se tras, které mají perspektivu stát se ziskovými.

Výše částky musí být závislá na čistém rozvoji provozu

467) Smlouva z roku 2003 byla spojena se zavedením nového každodenního leteckého spoje mezi Pau a Londýnem, u kterého se Komise domnívá, že se dalo počítat s celkovým počtem 117 275 cestujících za rok (viz tabulka č. 7). Tato smlouva tak byla spojena s čistým nárůstem počtu cestujících, protože tento spoj předtím neexistoval.

468) Naopak smlouvy z roku 2005 nebyly spojeny se zavedením nového leteckého spoje, ale týkaly se dalšího provozování již existujícího spoje Pau – Londýn bez zvýšení jeho četnosti. Komise proto soudí, že výše částek podpory vyplývající ze smluv z roku 2005 nebyly závislé na čistém rozvoji provozu.

Podpora musí být poskytnuta transparentně a nediskriminačně a nesmí být kumulována s jinými typy podpory

469) Na otázku ohledně dodržení podmínky transparentního a nediskriminačního přidělení Francie pouze uvedla zveřejnění, která CCIPB provedla v roce 2007 a 2009, to znamená po uzavření smluv z roku 2003 a 2005, a tím bez významu pro tuto analýzu. Z podkladů tohoto případu vyplývá, že smlouvy z roku 2003 a 2005 byly vyjednány dvoustraně, netransparentně a bez postupu, který by zaručoval neexistenci diskriminace, jako je veřejné nabídkové řízení. Předmětné podpory tak nesplňují kritérium transparentnosti a nediskriminace.

Závěr

470) Na základě výše uvedeného Komise soudí, že smlouva z roku 2003 a smlouvy z roku 2005 představují protiprávní podpory neslučitelné s vnitřním trhem.

8.1.3.2 ***Opatření provedená po vstupu v platnost pokynů z roku 2005***

471) Komise uplatní pokyny z roku 2005 na smlouvy, které byly uzavřeny po jejich vstupu v platnost.

472) V bodě č. 27 pokynů z roku 2005 se upřesňuje, že provozní podpory poskytnuté leteckým společnostem (například podpory na zahájení provozu na nových spojích) mohou být prohlášeny za slučitelné s vnitřním trhem pouze výjimečně a za velmi přísných podmínek, a to ve znevýhodněných regionech Evropy, jako jsou např. regiony požívající odchylky podle čl. 107 odst. 3 písm. a) SFEU, nejvzdálenější regiony a regiony s nízkou hustotou obyvatelstva.

473) Tato odchylka není použitelná na letiště Pau, protože se nenachází v regionu tohoto typu.

474) Stejně jako v případě opatření přijatých před vstupem v platnost pokynů z roku 2005 Komise zaznamenává, že Francie a ani žádná zúčastněná strana neprokázaly slučitelnost těchto opatření s vnitřním trhem, ať už podle pokynů z roku 2005 nebo na jakémkoli jiném základě.

475) Vzhledem k podmínkám stanoveným v bodě č. 79 písm. a) až l) pokynů z roku 2005 konstatuje Komise skutečnosti uvedené níže v bodech odůvodnění 476 až 480.

476) Jsou splněna některá kritéria, jako jsou kritéria stanovená v bodě č. 79 písm. a) a b) pokynů z roku 2005 ohledně vlastnictví licence k provozování leteckou společností a kategorie letiště.

477) Kritérium stanovené v bodě č. 79 písm. h) pokynů z roku 2005 (nediskriminační přidělení) zní takto: „*Každý veřejnoprávní subjekt, který zamýšlí poskytnout společnosti, prostřednictvím letiště či nikoli, podpory na zahájení činnosti nové trasy, musí svůj projekt zveřejnit po dostatečně dlouhou dobu a s dostatečnou propagací, aby všechny letecké společnosti, které mají zájem, mohly nabídnout své služby*“. Komise zaznamenává, že v tomto případě byly smlouvy bez propagace vyjednány přímo s dotčenými leteckými společnostmi. Jedná se tak o přidělení bez veřejné soutěže, ačkoliv by se jiné letecké společnosti, které by měly případně zájem, bývaly mohly také ucházet o provozování dotčených tras za stejných podmínek, aby mohly využít podporu na zahájení činnosti.

478) Komise přesto bere na vědomí, že CCIPB zveřejnila v roce 2007 a 2009 v časopisu Air & Cosmos ([104]) výzvu k předkládání projektů leteckým společnostem, které by za poskytnutí podpory na zahájení činnosti měly zájem rozvíjet nové služby. Francie ale uvedla, že tato řízení nebyla úspěšná, což dovedlo CCIPB k tomu, aby „*vyjednávala přímo s některými společnostmi*“. Protiprávní podpory zjištěné v rámci tohoto přezkumu tak nevyplývají ze zveřejnění výše uvedených výzev, ale z dvoustranných vyjednávání. Není proto splněno kritérium stanovené v písmenu h).

479) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě č. 79 písm. i) pokynů z roku 2005 (podnikatelský plán prokazující životaschopnost linky a analýza dopadu nové trasy na konkurenční linky), Komise vyzvala Francii, aby uvedla, zda byly podobné plány vypracovány, a pokud byly vypracovány, aby předložila jejich kopii. Francie a ani žádná zúčastněná strana se o existenci takových podnikatelských plánů nezmínily. Není proto splněno kritérium stanovené v písmenu i).

480) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě č. 79 písm. j) pokynů z roku 2005 (propagace), toto kritérium stanoví, že příslušné veřejné orgány zveřejní seznam dotovaných spojů a uvedou u každého z nich zdroj veřejného financování, společnost využívající podporu, výši vyplacených podpor a počet dotčených cestujících. V tomto konkrétním případě Francie potvrdila, že seznam tras a společností, které využívají finančních pobídek nebo plateb za marketing, nebyl každý rok zveřejňován. Není tak splněno kritérium stanovené v bodě č. 79 písm. j) pokynů z roku 2005.

Závěr

481) Jednotlivé smlouvy a dodatky, které CCIPB uzavřela se společnostmi Ryanair, AMS a Transavia a které jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, představují všechny protiprávní státní podporu neslučitelnou s vnitřním trhem.

8.2 *OPATŘENÍ VE PROSPĚCH SPRÁVCE LETIŠTĚ*

482) V období 2000–2010 obdržela CCIPB od různých veřejných orgánů dotace na zařízení v celkové výši přibližně 17,8 milionu EUR. Kromě toho obdržela dotaci ve výši 3,521 milionu EUR, jež byla určena na pokrytí nákladů, které podle francouzských orgánů spadají do rámce plnění úkolů v oblasti výsadních pravomocí státu zajišťovaných letištěm (dále jen „dotace na plnění úkolů v oblasti výsadních pravomocí státu“) ([105]).

8.2.1 EXISTENCE PODPORY PODLE ČL. 107 ODST. 1 SFEU

483) Podle čl. 107 odst. 1 SFEU jsou podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, neslučitelné s vnitřním trhem, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy.

484) K označení opatření za státní podporu je nutno, aby byly kumulativně splněny tyto podmínky: 1) předmětné opatření je financováno ze státních prostředků a je přičitatelné státu, 2) poskytuje hospodářské zvýhodnění, 3) toto zvýhodnění je selektivní, 4) předmětné opatření narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a může ovlivnit obchod mezi členskými státy a 5) příjemcem je podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, což znamená, že vykonává hospodářskou činnost.

485) Pro určení, zda dotace uvedené v bodech odůvodnění 88 až 108 představují státní podporu, je nutno napřed ověřit, zda jejich příjemce, tj. správce letiště Pau, vykonával v době jejich poskytnutí hospodářskou činnost. Komise přezkoumá předběžně tuto otázku dříve, než přistoupí k postupné analýze dotací na plnění úkolů v oblasti výsadních pravomocí státu a dotací na zařízení, aby rozhodla, zda představují státní podporu.

8.2.1.1 ***Pojem podnik a hospodářská činnost***

486) Jak vysvětlila Komise v nových pokynech ([106]), od vyhlášení rozsudku ve věci *Aéroports de Paris* (12. prosince 2000) je třeba mít za to, že provozování a výstavba letištní infrastruktury podléhají systému kontroly státní podpory. Před vynesením tohoto rozsudku mohly orgány veřejné moci kvůli nejistotě, která v té době panovala, naopak legitimně předpokládat, že financování letištní infrastruktury nepředstavuje státní podporu, a že tedy příslušná opatření nemusí být oznamována Komisi. Z uvedeného plyne, že Komise nemůže nyní na základě pravidel pro státní podporu zpochybňovat finanční opatření, která byla poskytnuta před 12. prosincem 2000.

([104]) Viz bod odůvodnění 132.
([105]) Viz tabulka č. 3.
([106]) Body č. 28 a 29.

487) Jak je rovněž uvedeno v nových pokynech ([107]), ne všechny činnosti letiště jsou nutně hospodářské povahy. Činnosti, které obvykle spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho pravomocí jakožto veřejného orgánu, nejsou hospodářské povahy a obecně nespadají do oblasti působnosti pravidel o státní podpoře.

488) Podle tabulky č. 4 sloužily dotace na zařízení poskytnuté v roce 2004 a 2009 na financování investic do pojezdové dráhy, letištní dráhy, signalizace a parkoviště. Tuto infrastrukturu a zařízení komerčně provozuje CCIPB, která je správcem letiště a která účtuje náklady uživatelům těchto aktiv. Tyto investice jsou tak součástí komerční činnosti správce letiště. Dotace na zařízení poskytnuté v roce 2004 a 2009 proto přispěly k hospodářským činnostem. Byly navíc poskytnuty až po 12. prosinci 2000. Z hlediska pojmu podnik a hospodářská činnost tak mohou spadat do oblasti působnosti pravidel pro státní podporu.

489) Naopak dotace na zařízení přidělené v roce 1999 a 2000, které jsou uvedeny v tabulce č. 4 a které sloužily k financování investic do terminálů pro nákladní a osobní dopravu, zakoupení materiálu pro dráhu a výstavby stanice pro kombinovanou výrobu tepla a elektřiny, byly poskytnuty před 12. prosincem 2000. V souvislostech tohoto rozhodnutí je Komise proto nemusí zkoumat.

490) Pokud jde o dotace vyplácené Generální radou departementu Pyrénées Atlantiques (Conseil général des Pyrénées Atlantiques) od roku 2000 do roku 2005 na splacení jistiny půjčky ve výši 779 000 EUR ([108]) upsané CCIPB, spadají do rámce memoranda o plánu financování letiště Pau, které bylo uzavřeno dne 5. listopadu 1990. Toto memorandum obsahovalo neodvolatelný závazek veřejných orgánů splatit předmětnou půjčku. Protože toto memorandum předcházelo rozsudku ve věci *Aéroports de Paris*, Komise nesmí přezkoumávat platby provedené uplatněním tohoto memoranda na základě pravidel pro státní podporu.

491) V oddíle 8.2.1.2 Komise přezkoumává, do jaké míry sloužily dotace na plnění úkolů v oblasti výsadních pravomocí státu skutečně k financování činností, které obvykle spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho pravomocí jakožto veřejného orgánu.

8.2.1.2 ***Dotace na plnění úkolů v oblasti výsadních pravomocí státu***

492) Jak je uvedeno v tabulce č. 3, předmět formálního vyšetřovacího řízení zahrnuje dotace od fondu FIATA a dotace, které sloužily k financování různých investic, tj. prostorů a vozidel bezpečnostní a hasičské záchranné služby (SSLIA) a také tomografů ([109]). Tyto různé dotace byly poskytnuty uplatněním obecného systému financování úkolů spojených s výsadními pravomocemi na francouzských letištích, který je popsán v oddíle 4.3.2.

493) Jak je připomenuto výše, podle nových pokynů a judikatury, činnosti, které obvykle spadají do odpovědnosti státu při výkonu jeho pravomocí jakožto veřejného orgánu, nejsou hospodářské povahy a obecně nespadají do oblasti působnosti pravidel pro státní podporu. Podle nových pokynů se má obecně za to, že činnosti jako řízení leteckého provozu, policie, celní odbavení, hasičská záchranná služba, činnosti nezbytné k ochraně civilního letectví před protiprávními činy a investice do infrastruktury a vybavení potřebných k výkonu těchto činností jsou neekonomické povahy ([110]).

494) Nové pokyny dále upřesňují, že financování takovýchto nehospodářských činností z veřejných zdrojů nepředstavuje státní podporu, ovšem mělo by se omezit striktně na kompenzaci vzniklých nákladů a nesmí vést k neoprávněné diskriminaci mezi letišti. Pokyny s ohledem na tuto druhou podmínku upřesňují, že pokud je v daném právním řádu obvyklé, že civilní letiště musí nést určité náklady spjaté se svým provozem, zatímco jiná civilní letiště je nést nemusí, mohlo by posledně jmenovaným letištím vzniknout zvýhodnění, a to bez ohledu na to, zda se uvedené náklady vztahují na činnost, která je obecně považována za činnost neekonomické povahy ([111]).

([107]) Body č. 34 a 35.
([108]) Viz předposlední řádek tabulky č. 3.
([109]) Viz první a druhý řádek tabulky č. 3.
([110]) Bod č. 35.
([111]) Body č. 36 a 37.

495) Činnosti financované obecným systémem financování úkolů spojených s výsadními pravomocemi na francouzských letištích, který je popsán v oddíle 4.3.2, spadají do oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy ([112]), činností policie ([113]), hasičské záchranné služby ([114]), bezpečnosti leteckého provozu ([115]) a ochrany životního a přírodního prostředí ([116]). Tyto činnosti lze oprávněně považovat za činnosti spadající do odpovědnosti státu při výkonu jeho veřejných pravomocí jakožto veřejného orgánu. Francie proto může oprávněně považovat z hlediska pravidel pro státní podporu tyto úkoly za úkoly z „oblasti výsadních pravomocí státu", čili jinými slovy, za úkoly neekonomické povahy. Může proto také stanovit veřejné financování na kompenzaci nákladů nesených správci letišť při plnění těchto úkolů, pokud je jimi vnitrostátní právní předpisy pověřují, a za podmínky, že toto financování nevede k nadměrnému vyrovnání a ani k diskriminaci mezi letišti.

496) Z popisu uvedeného v oddíle 4.3.2 vyplývá, že systém stanovený francouzskými právními předpisy je založen na mechanismech striktní kontroly nákladů jak *ex ante*, tak *ex post*, což zaručuje, že správci letišť dostávají prostřednictvím letištní daně a dodatečných nástrojů pouze částky nezbytně nutné na pokrytí nákladů.

497) Tento systém se navíc uplatňuje na všechna francouzská civilní letiště, a to jak co se týče typu úkolů, u nichž se provádí vyrovnání, tak nástrojů financování. Podmínka nediskriminace je tak splněna. Francouzské právní předpisy sice pověřují správce letišť plněním úkolů v oblasti výsadních práv, ale financování těchto úkolů přisuzují státu, a nikoli jim. Vyrovnání nákladů spojených s plněním těchto úkolů z veřejných zdrojů tak nevede ke snížení nákladů, které by správci letišť měli podle francouzského právního řádu obvykle nést.

498) Financování, jež dostávají správci francouzských letišť podle tohoto systému, tak nepředstavují státní podporu.

499) Dotace spojené s plněním úkolů v oblasti výsadních pravomocí státu, které jsou uvedeny ve druhém a třetím řádku tabulky č. 3 a které sloužily k financování investic spadajících do rámce ochrany civilního letectví před protiprávními činy a hasičské záchranné služby, tak nepředstavují státní podporu.

8.2.1.3 ***Dotace na zařízení poskytnuté v roce 2004 a 2009***

500) Zbývá přezkoumat, zda dotace na zařízení poskytnuté v roce 2004 a 2009 představují státní podporu. Tyto dotace jsou uvedeny níže v tabulce č. 13.

Tabulka 13

Investice a dotace na zařízení z roku 2004 a 2009

(v milionech EUR)

Subjekty poskytující dotace na zařízení	Rok poskytnutí	Povaha investice	Celková vyplacená částka	Celková výše investice
Conseil général des Pyrénées Atlantiques Conseil régional d'Aquitaine Evropská unie (FEDER)	2004	Práce na pojezdové dráze	1,6	2,6

([112]) Do této kategorie patří detekční kontrola zavazadel v zavazadlovém prostoru, detekční kontrola cestujících a kabinových zavazadel a kontrola společných přístupů k vyhrazenému prostoru.
([113]) Do této kategorie patří automatizovaná kontrola na hranicích pomocí biometrického zjištění totožnosti.
([114]) Jak je uvedeno v bodě odůvodnění 493, nové pokyny uvádějí výslovně tyto tři kategorie jako příklady činností neekonomické povahy.
([115]) Do této kategorie patří prevence ohrožení zvířaty.
([116]) Do této kategorie patří kontrolní opatření v oblasti ochrany životního prostředí.

(v milionech EUR)

Subjekty poskytující dotace na zařízení	Rok poskytnutí	Povaha investice	Celková vyplacená částka	Celková výše investice
Syndicat Mixte de l'Aéroport de Pau Pyrénées (Smíšené sdružení letiště Pau Pyrénées)	2009	Renovace dráhy a signalizace Rozšíření parkoviště	4,1	5,1
Celkem			5,8	7,7

Státní prostředky a přičitatelnost státu

501) Generální rada departementu Pyrénées–Atlantiques (Conseil général des Pyrénées–Atlantiques) poskytla CCIPB dotace financované z prostředků departementu Pyrénées–Atlantiques, což je decentralizovaný samosprávný územní celek. Pro připomenutí: u předmětných prostředků se jedná o státní prostředky. Pro účely uplatnění čl. 107 odst. 1 SFEU se totiž prostředky samosprávných územních celků považují za státní prostředky ([117]). Rozhodnutí přijatá těmito územními celky jsou ostatně přičitatelná státu stejně jako opatření přijatá ústřední mocí ([118]).

502) Stejné platí pro dotace obdržené od Regionální rady regionu Aquitaine (Conseil régional d'Aquitaine) a od smíšeného sdružení, jež je seskupením místních samosprávných územních celků, které jej zcela kontrolují.

503) Práce na pojezdové dráze byly dále částečně financovány Evropským fondem pro regionální rozvoj (FEDER). Financování fondem FEDER je považováno za použití státních prostředků přičitatelné státu, protože jeho poskytnutí je přiznáno pod kontrolu příslušného členského státu ([119]).

504) Dotace na zařízení z roku 2004 a 2009 byly proto zcela financovány ze státní prostředků a jsou přičitatelné státu podle čl. 107 odst. 1 SFEU.

Selektivní zvýhodnění správce letiště

505) Pro posouzení, zda státní opatření představuje podporu, je nutno zjistit, zda přijímající podnik získal hospodářskou výhodu v tom, že nemusí nést náklady, které by měly běžně zatěžovat jeho vlastní finanční prostředky, zda se těší výhodě, kterou by za běžných tržních podmínek neměl ([120]), nebo zda lze dotčené opatření považovat za vyrovnání za plnění závazků veřejné služby splňující podmínky rozsudku ve věci *Altmark* ([121]).

506) Pokud jde o tento poslední bod, je nutno nejprve poznamenat, že Francie jasně neuvedla, že by byl podle ní správce letiště Pau pověřen poskytováním skutečné služby obecného zájmu. Ve svých připomínkách k rozhodnutí o rozšíření řízení Francie v tomto ohledu pouze uvedla, že „*při neexistenci jasně použitelného právního základu v oné době [(před zveřejněním pokynů z roku 2005)] se francouzské orgány mohly oprávněně domnívat, že tehdy rozhodnutá financování letištní infrastruktury představují opatření politiky územního rozvoje, že toto letiště plní celkově úkol obecného hospodářského zájmu a že tento úkol nespadá do rámce režimu státní podpory*“ ([122]).

([117]) Rozsudek Tribunálu ze dne 12. května 2011 ve spojených věcech T-267/08 a T-279/08, *Région Nord-Pas-de-Calais a Communauté d'agglomération du Douaisis* v. *Evropská komise*, Sb. rozh. 2011, s. II-01999, bod č. 108.

([118]) Rozsudek Tribunálu ze dne 6. března 2002 ve spojených věcech T-127/99, T-129/99 a T-140/99, Sb. rozh. 2002, s. II-1330, bod č. 142.

([119]) Pokud jde o označení prostředků fondu FEDER za státní podporu, viz například rozhodnutí Komise ve věci N 514/06, *South Yorkshire digital region broadband project*, bod odůvodnění 29, a rozhodnutí Komise ve věci N 44/10, *Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city center*, body odůvodnění 69 až 70.

([120]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 14. února 1990 ve věci C-301/87, *Francie* v. *Komise*, Sb. rozh. 1990, s. I-307), bod č. 41.

([121]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 24. července 2003 ve věci C-280/00, *Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg* v. *Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH („Altmark“)*, Sb. rozh. 2003, s. I-7747.

([122]) Bod č. 13 odst. 1.

507) Francie dále uvedla: „*Francouzské orgány se domnívají, že všechna letiště s ročním počtem cestujících do 1 milionu by měla být považována za službu obecného hospodářského zájmu vzhledem k jejich významné roli při územním rozvoji a při sociálním a hospodářském rozvoji jejich oblasti a vzhledem k vzájemnému překrývání jejich činností. Soudí rovněž, že tato letiště mají jen omezený dopad na společný trh. Domnívají se proto, že by financování, která jim byla poskytnuta, neměla být považována za státní podporu nebo by měla být prohlášena za slučitelná se společným trhem a osvobozena od oznámení v souladu s ustanoveními rozhodnutí Komise ze dne 20. prosince 2011 o použití čl. 106 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby udělené určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu, které platilo až do 20. prosince 2011*“ ([123]).

508) Komise se v každém případě domnívá, že tato odůvodnění nejsou dostatečná, aby se mohlo dospět k závěru, že správce letiště Pau je pověřen správou skutečné služby obecného hospodářského zájmu. Jak je uvedeno v nových pokynech ([124]), Komise se domnívá, že celkový provoz letiště lze v řádně odůvodněných případech považovat za službu obecného hospodářského zájmu. Komise má nicméně za to, že takováto situace může nastat pouze tehdy, pokud by část oblasti dopravně obsluhovaná letištěm byla bez letiště od zbytku Unie izolována v takové míře, že by to narušovalo její sociální a hospodářský rozvoj.

509) Na základě této zásady nelze předpokládat, že správa každého francouzského letiště s méně než 1 milionem cestujících za rok představuje skutečnou službu obecného hospodářského zájmu. Přísluší Francii, aby posoudila specifickou situaci každého letiště této kategorie a předložila tuto analýzu Komisi, pokud si přeje podpořit názor, že správa tohoto letiště spadá do služby obecného hospodářského zájmu. Pouze za těchto podmínek by Komise mohla ověřit případ od případu, zda se Francie nedopustila zjevně nesprávného posouzení, když přisoudila dotyčnému letišti označení služby obecného hospodářského zájmu.

510) V tomto konkrétním případě nebyla pro letiště Pau předložena žádná specifická analýza této povahy. Vzhledem k blízkosti letiště Tarbes, které se nachází 50 km a méně než 40 minut jízdy od letiště Pau, nelze navíc tvrdit, že by část oblasti potenciálně dopravně obsluhovaná letištěm Pau byla bez něj od zbytku Unie izolována v takové míře, že by to narušovalo její sociální a hospodářský rozvoj. Zastávat takový názor by se rovnalo zjevně nesprávnému posouzení situace letiště.

511) Podle sdělení Komise o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu ([125]) je pro splnění první podmínky rozsudku ve věci *Altmark* nutno, aby veřejná služba byla svěřena aktem nebo několika akty, které mohou mít v závislosti na předpisech členského státu podobu legislativního nebo regulačního nástroje či smlouvy. Akt nebo akty musí k tomu alespoň upřesňovat náplň a délku trvání závazků veřejné služby; o který podnik a případně o které území se jedná; povahu výhradních nebo zvláštních práv přiznaných podniku daným orgánem; ukazatele pro výpočet, kontrolu a hodnocení vyrovnávací platby a ujednání, která vyloučí vyplacení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby a zajistí její navrácení. Jedinými akty, které Francie předložila a které by případně mohly plnit tuto funkci, je vyhláška z roku 1965 ([126]) a postupné dodatky k ní, protože CCIPB ukládají různé povinnosti v oblasti provozu (včetně záležitostí jako je otevírací doba či rovné zacházení s uživateli), úklidu, údržby a vybavení, a to na přesně stanovenou dobu. Žádný z těchto aktů ale nestanoví způsoby výpočtu a hodnocení sebemenšího mechanismu finančního vyrovnání.

512) Na základě věcných prvků případu se tak Komise domnívá, že správu letiště Pau nelze považovat za skutečnou službu obecného hospodářského zájmu.

513) Dokonce i za předpokladu, že by tomu tak bylo, nesplnily by přesto dotace na zařízení, které jsou předmětem tohoto přezkumu, kumulativní podmínky rozsudku ve věci *Altmark*. Jedná se totiž o různé jednorázové dotace vyplacené v různých obdobích na pokrytí investičních nákladů, které se v těchto obdobích ukázaly jako nezbytné. Tyto dotace proto nepocházejí z určitého vyrovnávacího mechanismu, který by byl vytvořen objektivně, transparentně a *ex ante*, to znamená v době, kdy veřejné orgány svěřily CCIPB správu letiště, nebo u příležitosti aktů, kterými se tato správa obnovovala či upřesňovala. Tyto dotace tak nesplňují druhou podmínku rozsudku ve věci *Altmark*, která zní: „*… parametry, na jejichž základě je vyrovnání vypočteno, musí být předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem, aby se zabránilo tomu, že toto vyrovnání přinese hospodářské zvýhodnění, jež může upřednostnit podnik–příjemce ve vztahu ke konkurenčním podnikům*“ ([127]).

([123]) Bod č. 13 odst. 3.
([124]) Bod č. 72.
([125]) Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 4. bod č. 52.
([126]) Viz bod odůvodnění 27.
([127]) Viz rozsudek ve věci *Altmark* uvedený výše v pozn. pod čarou č. 121, bod č. 90.

514) Protože předmětné dotace na zařízení nesplňují podmínky rozsudku ve věci *Altmark*, zbývá ověřit, jak je uvedeno výše, zda byly poskytnuty za běžných tržních podmínek.

515) V tomto ohledu je nutno připomenout, že „*kapitál poskytnutý, ať již přímo či nepřímo, státem podniku v souvislostech odpovídajících obvyklým tržním podmínkám nelze považovat za státní podporu*“ ([128]).

516) Pro určení, zda dotace na zařízení z roku 2004 a 2009 byly poskytnuty za běžných tržních podmínek, je na ně nutno uplatnit zásadu subjektu v tržním hospodářství. Jedná se o posouzení, zda při jejich poskytnutí mohly orgány samosprávy očekávat určitou finanční návratnost, přičemž je nutno z této analýzy vyloučit přínosy očekávané v oblasti místního hospodářského rozvoje jako takové.

517) V tomto konkrétním případě Komise nejprve zaznamenává, že letiště spravuje CCIPB v rámci koncese, která uplyne v roce 2015. Dne 1. ledna 2007 bylo vlastnictví tohoto letiště, které patřilo původně státu, převedeno na smíšené sdružení. CCIPB tak není majitelem pozemků a infrastruktury.

518) V tomto ohledu CCIPB ve svých připomínkách tvrdila ohledně dotací na zařízení, že: „*tyto částky odpovídají investicím, které provedli majitelé letištní infrastruktury za účelem její údržby a zlepšení; tyto investice tak byly provedeny výlučně ve prospěch jejích majitelů. Tyto částky naopak neposkytují CCIPB jakožto správci letiště žádné hospodářské zvýhodnění*“. (chybí poznámky pod čarou). CCIPB dodává: „*Pověřující orgán a místní samosprávy jakožto majitelé letištních infrastruktur vyplacením dotací na zařízení tak přirozeně zasahují v rámci uvedené koncese veřejného zařízení do oblasti prací na uvedení do souladu se standardy, údržby a zlepšení letištní veřejné služby, aby zhodnotily svůj majetek. Jedná se proto o investice, které přirozeně přísluší majiteli veřejného zařízení a nepřísluší jeho provozovateli*“.

519) Z věcných prvků případu však vyplývá, že podle vnitřního uspořádání koncese nepřísluší financování nutných investic veřejnému majiteli, ale právě CCIPB. Vyhláška z roku 1965, kterou se vytváří koncese, tak jasně svěřuje koncesionáři zhotovení, vybavení a údržbu stavebních děl, budov a zařízení a vybavení. Francie uvedené potvrdila těmito slovy: „*Investice nutné pro uvedení do souladu se standardy, renovaci, údržbu, rozšíření nebo modernizaci letiště tak přísluší koncesionáři*“.

520) Francie v tomto ohledu poznamenala, že dodatek ze dne 8. listopadu 2001 (dále jen „třetí dodatek“) k vyhlášce z roku 1965 nezpochybnil vnitřní uspořádání koncese, a to zejména pokud jde o provádění investic spojených s údržbou a renovací letiště. Navíc poznamenala, že ani dodatek ze dne 3. března 2010 (dále jen „čtvrtý dodatek“), který byl uzavřen mezi smíšeným sdružením a CCIPB po převodu vlastnictví v roce 2007, nezpochybnil vnitřní uspořádání koncese a stejně jako předchozí dodatky přisuzuje koncesionáři investice nutné pro jeho činnost ([129]).

521) Jak ukazuje přezkum vyhlášky z roku 1965 a dodatků k ní, jak potvrzuje Francie a na rozdíl od tvrzení CCIPB, provedení a financování investic, které jsou předmětem šetřených dotací na zařízení, tak přísluší právě CCIPB.

522) Na druhé straně se ukazuje, že při poskytnutí dotací na zařízení v roce 2004 a 2009 nemohly dotčené orgány samosprávy očekávat takovou návratnost investic, která by uspokojila subjekt v tržním hospodářství, který by jednal na jejich místě. V roce 2004 patřily totiž pozemky a infrastruktura státu a v roce 2009 smíšenému sdružení. Jediným příjmem z letiště Pau byl pro každého z těchto dvou veřejných majitelů minimální státní poplatek, který byl až do roku 2001 ve výši 100 FRF ročně a 100 EUR poté. Dotace na zařízení z roku 2004 a 2004 nevedly k žádnému navýšení tohoto státního poplatku, jehož výše byla stanovena vyhláškou z roku 1965 a upravena některými z jejích dodatků. Stát a ani smíšené sdružení jakožto majitelé tak nemohly očekávat, že dotace na investice poskytnuté v roce 2004 a 2009 mohou vést ke konkrétní návratnosti investic, a to alespoň do konce platnosti koncese, který byl stanoven na rok 2015. Žádný věcný prvek případu dále nenaznačuje, že by stát nebo smíšené sdružení mohly v roce

([128]) Rozsudek ze dne 16. května 2002 ve věci „*Strardust Marine*“ uvedený výše v pozn. pod čarou 36, bod č. 69.

([129]) Čtvrtý dodatek přináší upřesnění ohledně režimu „vraceného majetku“ koncese, který zahrnuje všechen movitý a nemovitý majetek, který dává pověřující orgán k dispozici koncesionáři. Vracený majetek zahrnuje pozemky, stavební díla, budovy, zařízení, sítě a duševní díla, které jsou nutné k provozování letiště a které koncesionář obnovil nebo vytvořil během trvání pověření, a movitý majetek, který je nutný pro provozování letiště a který koncesionář obnovil nebo vytvořil během trvání pověření. Podle čtvrtého dodatku se tento majetek musí vrátit po uplynutí smlouvy o koncesi pověřujícímu orgánu povinně a bezplatně v dokonale udržovaném stavu. Čtvrtý dodatek rovněž upřesňuje, že pro účely koncese pověřující orgán převezme roční splátky úroků a odpisů úvěrů řádně nasmlouvaných koncesionářem za účelem vybavení koncese a proplatí mu zálohy, které by případně zaplatil ze svých vlastních prostředků, či neamortizovanou hodnotu zařízení, které případně pořídil ze stejných prostředků, pokud toto proplacení nešlo provést odečtením z provozního kapitálu letiště. Tato finanční ustanovení, která jsou použitelná na konci koncese, nezpochybňují skutečnost, že investice nutné pro fungování letiště musí v okamžiku jejich realizace nést koncesionář.

2004 a 2009 očekávat, že tyto dotace na zařízení povedou ke zhodnocení aktiv, které by se mohlo pro tyto dva subjekty projevit v návratnosti investic v rámci nové koncese od roku 2016. Francie zejména neposkytla žádný údaj o plánech státu nebo smíšeného sdružení ohledně vnitřního uspořádání budoucí koncese a případných poplatcích, které by majitel letiště mohl očekávat.

523) Pokud jde o orgány samosprávy, které se podílely na financování předmětných dotací, aniž by byly v okamžiku jejich poskytnutí, ať již přímo či nepřímo přes smíšené sdružení, majiteli pozemků a infrastruktury, nemohly tím spíše ani ony očekávat takovou návratnost investic, která by zajistila výnosnost jejich investičních výdajů. Tato připomínka se týká Generální rady departementu Pyrénées–Atlantiques (Conseil général des Pyrénées Atlantiques) a Regionální rady regionu Aquitaine (Conseil régional d'Aquitaine), které nebyly majiteli letiště v okamžiku, když se v roce 2004 rozhodly přispět na financování prací na pojezdové dráze.

524) Dále je nutno zaznamenat, že podle Francie „*nespočívá rozhodnutí orgánů samosprávy investovat jen na výhledech přímé ziskovosti a CCIPB platí pouze symbolický poplatek. Rozhodnutí samospráv investovat spočívá na očekávaném dlouhodobém přínosu pro region, co se týče turistického a hospodářského rozvoje*“. Toto tvrzení potvrzuje, že orgány samosprávy neočekávaly, že jejich investiční výdaje povedou v prvé řadě k ziskovosti. Protože jediné přínosy, které samospráva očekávala, se týkaly turistického a hospodářského rozvoje, subjekt v tržním hospodářství jednající místo těchto samospráv by je nezohlednil. Uvedené naznačuje, že na předmětné dotace na zařízení nelze zásadu subjektu v tržním hospodářství ani uplatnit.

525) Vzhledem k předchozímu nesplňují dotace na zařízení z roku 2004 a 2009 kritérium subjektu v tržním hospodářství. Tyto dotace snížily investiční náklady, které by musela nést CCIPB, a to bez výhledu na návratnost investic, která by byla dostatečná pro samosprávy, které je poskytly. Tato zvýhodnění jsou navíc selektivní, protože z nich měl prospěch jediný podnik.

8.2.1.4 ***Ovlivnění obchodu v rámci Unie a hospodářské soutěže***

526) Jako správce letiště Pau je CCIPB v hospodářské soutěži s jinými letištními platformami, a to zejména s letišti, která dopravně obsluhují stejnou spádovou oblast. Komise v tomto ohledu zaznamenává, že letiště Tarbes–Lourdes–Pyrénées se nachází 50 km od letiště Pau a od roku 2009 nabízelo rovněž lety do Londýna. Letiště Biarritz–Anglet–Bayonne se nachází rovněž méně než 100 km od letiště Pau a nabízí lety do Charleroi, Londýnu Stansted, Manchesteru a dalších destinací ve Spojeném království. Podpora poskytnutá CCIPB tak může narušit hospodářskou soutěž. Protože trh letištních služeb a trh letecké dopravy jsou trhy otevřené hospodářské soutěži v rámci Unie, podpora může také ovlivnit obchod mezi členskými státy.

527) Obecněji je nutno zaznamenat, že správci letišť Unie si navzájem konkurují, aby přilákali letecké společnosti. Letecké společnosti určují spoje, které provozují, a odpovídající četnost letů podle různých kritérií. Tato kritéria zahrnují možný počet zákazníků, který společnosti na těchto spojích mohou očekávat, ale také parametry letišť, která se nacházejí na konci těchto leteckých spojů.

528) Letecké společnosti posuzují zejména kritéria, jako je druh poskytovaných letištních služeb, počet obyvatel nebo hospodářská činnost v okolí letiště, přetížení, existence přístupu po zemi nebo výše poplatků za používání letištní infrastruktury a služeb a související všeobecné obchodní podmínky. Výše poplatků je důležitý ukazatel, protože finanční prostředky z veřejných zdrojů poskytnuté letišti by mohly být použity k udržování letištních poplatků na uměle nízké úrovni s cílem přilákat letecké společnosti, a mohou tak významně narušit hospodářskou soutěž ([130]).

529) Letecké společnosti proto přidělují své prostředky, a to hlavně letadla a posádky, mezi různé spoje zejména se zřetelem na služby, které správci letišť nabízejí, a na ceny, které jim tito správci za tyto služby účtují.

530) Ze všech těchto skutečností vyplývá, že dotace na zařízení z roku 2004 a 2009 tím, že CCIPB poskytly hospodářské zvýhodnění, mohly posílit její postavení vůči ostatním správcům evropských letišť. Tyto dotace proto mohly narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy.

([130]) Nové pokyny, bod č. 43.

8.2.1.5 ***Závěr k existenci podpory***

531) Z důvodů uvedených v bodech odůvodnění 483 až 530 představují dotace na zařízení poskytnuté CCIPB v roce 2004 a 2009 státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

8.2.2 PROTIPRÁVNÍ POVAHA PODPORY

532) Dotace na zařízení z roku 2004 a 2009 byly provedeny bez oznámení.

533) Jak je uvedeno výše, Francie ve svých připomínkách uvedla, že se domnívá, že všechna letiště s ročním počtem cestujících do 1 milionu by měla být považována za službu obecného hospodářského zájmu, a proto by financování, která jim byla poskytnuta, neměla být považována za státní podporu nebo by měla být prohlášena za slučitelná s vnitřním trhem a osvobozena od oznámení v souladu s rozhodnutím o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005.

534) Jak bylo ale prokázáno výše, Komise se na základě věcných prvků případu domnívá, že správu letiště Pau nelze považovat za skutečnou službu obecného hospodářského zájmu. Z tohoto důvodu nemohly dotace z roku 2004 a 2009 využít na základě rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 odchylky od oznamovací povinnosti, již stanoví čl. 108 odst. 3 SFEU.

535) Jak je uvedeno výše, tyto dotace navíc nepocházejí z určitého vyrovnávacího mechanismu, který by byl vytvořen objektivně, transparentně a *ex ante*, to znamená v době, kdy veřejné orgány svěřily CCIPB správu letiště, nebo u příležitosti aktů, kterými se tato správa obnovovala či upřesňovala. Tyto dotace tak nesplňují kritérium stanovené v čl. 4 písm. d) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu, podle nějž akt nebo akty pověřující službou obecného hospodářského zájmu musí uvádět ukazatele pro výpočet, kontrolu a hodnocení vyrovnávací platby. Jedná se o druhý důvod, proč dotace z roku 2004 a 2009 nemohly využít na základě rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 odchylky od oznamovací povinnosti, již stanoví čl. 108 odst. 3 SFEU.

536) Vzhledem k předcházejícímu představují dotace na zařízení z roku 2004 a 2009 protiprávní podporu.

8.2.3 SLUČITELNOST S VNITŘNÍM TRHEM

537) Jak je vysvětleno výše, dotace na zařízení poskytnuté v roce 2004 a 2009 snížily investiční náklady, které by CCIPB musela za běžných okolností nést. Představují tak investiční podporu. Dále byly poskytnuty před dnem 4. dubna 2014, kdy vstoupily v platnost nové pokyny. Podle těchto pokynů uplatní Komise na protiprávní investiční podpory letištím pravidla platná v době, kdy byla podpora poskytnuta ([131]).

538) Pokud jde o dotaci z roku 2009, platily v době jejího poskytnutí pokyny z roku 2005, a proto je nutno uplatnit tento dokument. Dotace z roku 2004 byla naopak poskytnuta před vstupem v platnost pokynů z roku 2005 v době, kdy neexistovalo specifické kritérium slučitelnosti pro investiční podpory letištím. Komise tak musí posoudit tuto dotaci přímo na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU při zohlednění své rozhodovací praxe v tomto ohledu. Je ale nutno připomenout, že pokyny z roku 2005 konsolidovaly rozhodovací praxi Komise při posuzování slučitelnosti podpor poskytnutých správcům letišť. Komise se proto domnívá, že je nutno posuzovat slučitelnost dotace z roku 2004 s vnitřním trhem podle kritérií stanovených v pokynech z roku 2005.

539) Komise tak na základě pokynů z roku 2005 ([132]) analyzovala dotace na zařízení z roku 2004 a 2009 podle těchto kritérií:

— konstrukce a využití infrastruktury odpovídají jasně stanovenému cíli obecného zájmu (regionální rozvoj, přístupnost, …),

— infrastruktura je nutná a úměrná stanovenému cíli,

— infrastruktura nabízí dostatečné perspektivy střednědobého používání, zejména s ohledem na využití stávajících infrastruktur,

([131]) Nové pokyny, bod č. 173.
([132]) Bod č. 61.

— přístup k infrastruktuře je otevřený všem potenciálním uživatelům stejně a nediskriminačně,

— rozvoj obchodu není dotčen v míře, která by byla v rozporu se zájmem Unie.

540) Aby byly prohlášeny za slučitelné s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, musí dále státní podpory správcům letišť kromě nezbytného dodržení kritérií uvedených v bodě odůvodnění 539 být stejně jako jiné podpory nezbytné pro dosažení stanoveného cíle a jemu úměrné. Komise proto kromě dodržení výše uvedených kritérií pokynů z roku 2005 přezkoumá rovněž dodržení těchto kritérií nezbytnosti a proporcionality.

541) Komise úvodem poznamenává, že podle pokynů z roku 2005 se musí náklady způsobilé pro investiční podporu ve prospěch letiště omezovat na investiční náklady, které se týkají vlastní letištní infrastruktury (dráhy, terminály, rozjezdové dráhy atd.) nebo přímé podpory (protipožární zařízení, bezpečnostní a ochranná vybavení). Ze způsobilých nákladů je naopak nutno vyloučit náklady spojené s hospodářskými činnostmi, které nejsou přímo spojené se základními činnostmi letiště a které zahrnují výstavbu, financování, provozování a nájem prostor a nemovitého majetku nejen pro kanceláře a skladování, ale také pro hotely a průmyslové podniky uvnitř letiště, stejně jako obchody, restaurace a parkoviště.

542) Dotace z roku 2004 sloužila plně na financování prací na pojezdové dráze. Investiční náklady na tyto práce byly v celém rozsahu způsobilé pro investiční podporu podle pokynů z roku 2005, protože pojezdová dráha představuje letištní infrastrukturu. Pokud jde o dotaci z roku 2009, byla poskytnuta jako příspěvek na financování řady investic, které se týkaly dráhy a signalizace a z malé části celkových investičních nákladů ([133]) rovněž rozšíření parkoviště. Dráha a signalizace jsou součástí letištní infrastruktury. U investičních nákladů na tyto součásti infrastruktury se proto jedná o způsobilé náklady. Naopak náklady na parkoviště je nutno ze způsobilých nákladů vyloučit, protože parkoviště není součástí letištní infrastruktury. Celková výše dotace z roku 2009, tj. 4,1 milionu EUR, nepřesahuje celkovou částku způsobilých nákladů na dráhu a signalizaci, tj. 4,7 milionu EUR. Dotace z roku 2009 tak sloužila pouze k financování způsobilých nákladů ([134]).

543) Dotace na zařízení z roku 2004 a 2009 (v celkových částkách 1,6 a 4,1 milionu EUR) nepřesahují způsobilé náklady, které byly takto vypočítány pro tyto dvě dotace (2,6 a 4,7 milionu EUR), ale vedou k vysokým intenzitám podpory (62 % a 88 %).

8.2.3.1 ***Jasně stanovený cíl obecného zájmu***

544) Dotace na zařízení z roku 2004 sloužila na financování prací na pojezdové dráze, které měly toto zařízení uvést do souladu se standardy, a umožnit tak plynulejší provoz při špičkách komerčního provozu.

545) Způsobilé investice, které byly financovány dotací na zařízení z roku 2009, tvořily opravy dráhy a signalizace, které byly nutné, aby si letiště zachovalo svou kapacitu příjmu a získalo osvědčení pro příjem letadel pro střední tratě o kapacitě 200 až 250 míst. Signalizace kategorie III, která byla vybudována v období 1992–1993, a povrch manévrovacích zón, který byl položen v roce 1990, vyžadovaly na jedné straně renovaci vzhledem k jejich stáří (jejich životnost je obvykle řádově 10 až 15 roků) a na druhé straně uvedení do souladu se standardy. Toto uvedení do souladu se standardy bylo nezbytné, protože parametry uložené vyhláškou o podmínkách schvalování a provozování letišť, a to zejména ohledně přesného přiblížení III. kategorie, mohly vést v krátké době k odejmutí osvědčení letiště.

546) Dotace z roku 2004 a ani dotace z roku 2009 tak nevedly k výraznému zvýšení kapacit. Financovaly hlavně práce na obnovu a uvedení do souladu se standardy určené na udržení infrastruktury v řádném stavu, aby mohla nadále přijímat typy letadel a objem provozu, které dosud přijímala, a na zlepšení fungování letiště v období špiček.

([133]) Méně než 10 % celkových investičních nákladů (viz tabulka č. 4 a poznámka pod čarou 1).
([134]) Viz rozhodnutí Komise ve věci SA.38168, *Croatia – Dubrovnik Airport Development*, body č. 10 a 28.

547) Na letišti Pau existuje značný provoz cestujících na služebních cestách, který představuje 60 až 70 % celkového provozu. Tento provoz je spojen s existencí řady podniků v Pau a jeho okolí. Francie k tomuto uvedla, že oblast Pau představuje s oblastmi Lacq a Oloron třetí ekonomický pól jihozápadní Francie (tzv. oblast Grand Sud–Ouest). V Pau se nacházejí regionální a mezinárodní sídla různých velkých podniků a také výrobní a výzkumná centra. Neexistence letiště v Pau nebo výrazné snížení jeho možností příjmu by tuto hospodářskou činnost poškodily, protože cestující na služební cestě se obvykle snaží zkrátit cestování na co nejkratší dobu, aby mohli přicestovat a odcestovat během jednoho dne. Řada podniků by tak mohla považovat za nevýhodu nutnost používat při služebních cestách z nebo do Pau letiště, které se jako letiště Tarbes nenachází v bezprostřední blízkosti města.

548) Letiště Pau dále používá značný počet turistů, což souvisí s blízkostí Pyrenejí a jejich středisek zimních sportů. Studie zmiňované CCIPB zejména uvádějí, že pouze cestující společnosti Ryanair, které tvoří převážně turisté, utratili během svého pobytu v oblasti Pau celkovou částku 8 milionů EUR v roce 2005 a 56 milionů EUR v roce 2010.

549) Z těchto různých důvodů přispěly dotace na zařízení, které obdržela CCIPB v roce 2004 a 2009, k hospodářskému rozvoji Pau a jeho oblasti, a to kvůli dopadu tohoto letiště na cestovní ruch a na hospodářskou činnost obecně.

550) Tyto dotace rovněž přispěly k přístupnosti regionu, a to zejména pro turisty a cestující na služební cestě. V tomto ohledu je nutno poznamenat, že letiště Pau je vzdáleno 50 km od letiště Tarbes a 100 km od letiště Biarritz. Vzhledem ke své vzdálenosti od letiště Pau tak může letiště Biarritz jen obtížně představovat přijatelnou alternativu pro cestující, pro něž je čas citlivým faktorem, a to zejména pro cestující na služební cestě.

551) Dále se ukazuje, že tato tři letiště mají celkem odlišný typ provozu:

— letiště Pau se vyznačuje především výrazným počtem cestujících na služební cestě, u nichž poměrně vysoký podíl na celkovém provozu představuje vnitrostátní provoz zajišťovaný společnostmi Air France a Régional,

— letiště Biarritz se vyznačuje výrazným počtem turistů, kteří míří na pobřeží Atlantiku a ke španělské hranici, a je pro něj příznačný značný sezónní provoz v létě a významný „nízkonákladový“ provoz,

— letiště Tarbes představuje především „specializovaný“ trh zaměřený na poutní místo v Lourdech, pro nějž je příznačný nepravidelný mezinárodní provoz (charterové lety). Dokládá to skutečnost, že během období 2001–2011 se provoz na tomto letišti pravidelně blížil počtu 400 000 cestujících za rok, s výjimkou roku 2008, kdy dosáhl špičky v počtu 678 000 cestujících, což odpovídá roku výročí poutního místa v Lourdech.

552) Tyto skutečnosti naznačují, že tato různá letiště slouží poměrně odlišným segmentům trhu, a jsou tak jen nedokonale navzájem nahraditelná. Tyto skutečnosti potvrzuje přezkum statistiky provozu, který je podrobněji rozveden v bodech odůvodnění 567 až 572 v analýze rozsahu narušení hospodářského soutěže vyvolaného těmito podporami. Investiční podpora, která umožňuje udržet letiště Pau v řádném stavu, tak v určité míře usnadňuje přístupnost oblasti, protože cestující a letecké společnosti nemusí hledat nedokonalou náhražku.

553) V Pau dále neexistuje vysokorychlostní železniční trať (TGV) a nejbližší prochází městem Bordeaux, což představuje 1 hod. 40 jízdy autem. U většiny destinací dostupných z Pau letem na krátkou vzdálenost znamená použití vysokorychlostního vlaku TGV jako alternativního dopravního prostředku značně delší cestování, a představuje tak velmi nedokonalou náhražku. Pokud jde o nejbližší španělská letiště, jsou vzdálena přinejmenším dvě hodiny cesty autem, a pravděpodobně tak nepředstavují pro většinu cestujících přijatelnou alternativu k letišti Pau.

554) Ukazuje se tak, že přes existenci dopravních prostředků, které představují alternativu k letecké dopravě z Pau, a přes blízkost letiště Tarbes, dotace na zařízení z roku 2004 a 2009 přispěly ke zlepšení přístupnosti oblasti a regionálnímu hospodářskému rozvoji.

8.2.3.2 ***Infrastruktura je nutná a úměrná stanovenému cíli***

555) Jak je uvedeno v bodě odůvodnění 546, práce financované dotacemi na zařízení z roku 2004 a 2009 nevedly k významnému navýšení kapacit, ale měly za cíl pouze zachovat infrastrukturu v takovém stavu, aby mohla přijímat provoz, který přijímala dosud, a lépe čelila období špiček.

556) Tyto investice proto nepřesáhly míru nezbytně nutnou, aby letiště mohlo nadále přijímat za dobrých podmínek provoz, který přijímalo dosud, a to včetně v období špičky. Tyto investice tak byly nutné a úměrné stanovenému cíli.

8.2.3.3 ***Infrastruktura nabízí dostatečné perspektivy střednědobého používání***

557) Je nutno zaznamenat, že mezi rokem 2000 a rokem 2009 kolísal provoz na letišti Pau mezi přibližně 580 000 a přibližně 820 000 cestujícími za rok, přičemž nejvyššího počtu 820 000 bylo dosaženo v roce 2008. Během období 2000–2009 představuje rok 2002 jediný rok, kdy provoz klesl pod 600 000 cestujících. V tomto roce ale bylo přesto dosaženo úrovně blížící se této hranici (580 000). Vzhledem k celkem proměnlivému provozu, který ale téměř vždy zůstával nad počtem 600 000 cestujících za rok, rovněž vzhledem ke stálé přítomnosti společnosti Air France, tedy dopravce představujícího větší část provozu, a také vzhledem k výraznému provozu cestujících na služební cestě, tak CCIPB mohla jak v roce 2004, tak v roce 2009 počítat se značnými perspektivami používání, které by přinejmenším odpovídaly úrovni základní činnosti letiště, to znamená počtu přibližně 600 000 cestujících za rok.

558) Tyto perspektivy byly takové povahy, že odůvodňovaly investice do zachování infrastruktury v takovém stavu, aby mohla přijímat provoz, který přijímala dosud, a lépe čelila období špiček, aniž by přitom vedly k významnému navýšení kapacit. V tomto ohledu je nutno připomenout, že práce na pojezdové dráze, které byly financovány dotací z roku 2004, měly za cíl uvedení do souladu se standardy, aby bylo možno lépe zvládat období špiček. Pokud jde dále o práce na obnově dráhy a signalizace, které byly provedeny v roce 2009, jednalo se o obnovu ve stejné podobě, protože nedošlo ani ke zvýšení nosnosti ploch, ani k prodloužení dráhy kvůli příjmu výkonnějších letadel a ani ke zlepšení provozních minim při špatné viditelnosti. Životnost těchto zařízení je řádově deset až patnáct roků a předchozí byla zřízena šestnáct až devatenáct let před zahájením prací. Dotace za zařízení z roku 2009 tak spočívala pouze v obnovení investic, které dospěly na konec své hospodářské využitelnosti.

559) V důsledku toho takto obnovené součásti infrastruktury nabízely při poskytnutí dotací na zařízení dostatečné perspektivy střednědobého používání.

8.2.3.4 ***Rovný a nediskriminační přístup k infrastruktuře***

560) Letiště Pau je otevřeno bez zvláštních omezení různým společnostem, které si ho přejí používat. Přístup k této infrastruktuře je nabízen všem stejně a nediskriminačně ve smyslu pokynů z roku 2005.

8.2.3.5 ***Neovlivnění obchodu v míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem***

561) Jak je uvedeno výše, letiště Pau je vzdáleno 50 km od letiště Tarbes a 100 km od letiště Biarritz. Vzhledem k jeho vzdálenosti od letiště Pau tak nemůže letiště Biarritz považovat podstatná část cestujících za přijatelnou alternativu. Podpora, kterou získalo letiště Pau, na něj proto mohla mít jen obtížně výraznější dopad.

562) Letiště Tarbes se naopak nachází poměrně blízko letiště Pau, a to ve vzdálenosti 50 km a méně než 40 minut jízdy. Na první pohled mohly mít dotace na zařízení z roku 2004 a 2009 na jeho činnost nezanedbatelný dopad.

563) Několik skutečností ale výše uvedené zmírňuje. Letiště Pau je letiště s dlouhou existencí, které přijímá pravidelné lety již několik desetiletí. U dotací na zařízení, které jsou předmětem tohoto přezkumu, se jedná o jednorázové podpory rozložené v čase a převážně omezené na financování prací, které byly nutné k zachování infrastruktury ve stavu, aby mohla přijímat provoz, který dosud přijímala. Nesloužily k financování výrazného navýšení kapacit. Hlavní dopad předmětných dotací na zařízení na letiště Tarbes tak spočíval v tom, že zůstalo zachováno v řádném stavu poměrně blízké letiště, které zde existovalo již dlouho, protože bez těchto dotací by letiště Pau nemohlo pokračovat v činnosti, nebo pouze za zhoršených podmínek. Tyto dotace ale nevedly k vytvoření nových kapacit, které by konkurovaly letišti Tarbes.

564) U předmětných dotací na zařízení se dále nejedná o provozní podpory financující chronickou provozní ztrátu. Takové provozní podpory nebyly v tomto případě zjištěny a případ se týká pouze investičních podpor.

565) Jak bylo kromě toho uvedeno výše, letiště Pau a Tarbes slouží poměrně odlišných segmentům trhu. V provozu letiště Tarbes převládají charterové lety převážně zaměřené na poutní místo v Lourdech, v nichž výraznou část představují mezinárodní lety ([135]).

566) Na rozdíl od letiště Tarbes je pro letiště Pau příznačný zejména vysoký počet cestujících na služební cestě, u nichž poměrně vysoký podíl na celkovém provozu představuje vnitrostátní provoz zajišťovaný společnostmi Air France a Régional, a to zejména na spoji Pau – Paříž. Jak bylo uvedeno v bodě odůvodnění 547, cestující na služební cestě představují 60 až 70 % celkového provozu letiště Pau, protože Pau představuje s oblastmi Lacq a Oloron třetí ekonomický pól oblasti Grand Sud–Ouest. Letiště Pau a Tarbes jsou tak zaměřena na odlišné segmenty trhu. Uzavření letiště Pau nebo zhoršení podmínek jeho fungování by se proto nutně neprojevilo automatickým přenesením provozu na letiště Tarbes a obráceně.

567) Přezkum srovnání vývoje provozu na letištích Pau, Tarbes a Biarritz uvedeného v tabulce č. 14 ukazuje, že mezi kolísáním provozu na těchto letištích neexistuje žádná zřejmá vzájemná vazba:

([135]) Internetové stránky letiště uvádějí: „*S průměrným počtem 400 000 až 450 000 cestujících za rok se jedná o 2. nejdůležitější letiště regionu Midi-Pyrénées. Vyznačuje se převažujícími charterovými lety kvůli své těsné blízkosti u mariánského poutního města Lourdy. Přibližně 50 různých leteckých společností zajišťuje každý rok spoje do více než 80 destinací v Evropě a ve světě*“. Viz: http://www.tlp.aeroport.fr/gp/Presentation/297.

Tabulka 14

Srovnání vývoje provozu mezi letišti Pau, Biarritz a Tarbes (v tisících cestujících)

Letiště	Druh provozu	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tarbes	Vnitrostátní provoz kromě nízkonákladového	63	114	49	55	89	97	98	110	114	100	115
	Provoz – Ryanair	1							1	13	7	41
	Jiné nízkonákladové společnosti a charterové lety	351	326	328	356	373	353	346	577	354	327	346
	Celkem	415	440	377	411	462	450	444	678	481	436	452
Pau	Vnitrostátní provoz kromě nízkonákladového	595	582	624	619	615	628	630	643	572	553	599
	Provoz – Ryanair			53	96	107	106	95	143	103	108	22
	Jiné nízkonákladové společnosti					1	25	33	25	11	5	9
	Charterové lety	5	3	5	6	6	4	3	6	5	8	10
	Celkem	600	585	682	721	729	763	761	817	691	674	640
Biarritz	Vnitrostátní provoz kromě nízkonákladového	673	658	660	649	652	666	666	616	611	609	658
	Provoz – Ryanair	108	117	134	130	150	184	233	216	199	176	167
	Jiné nízkonákladové společnosti					6	6	12	170	176	186	195
	Charterové lety	9	3	5	7	8	9	17	26	25	18	13
	Celkem	790	778	799	786	816	865	928	1 028	1 011	989	1 033

568) Tato tabulka například ukazuje, že otevření spojů do Pau společností Ryanair v roce 2003 nemělo dopad na provoz na letech do Biarritz. Podle Francie navíc ukončení spojů společnosti Ryanair do Pau nevedlo ani k výraznějšímu přesunu na lety do Biarritz.

569) Kromě toho výše uvedená tabulka ukazuje, že zvýšení provozu z 585 000 na 761 000 cestujících za rok, které vykazuje Pau mezi rokem 2002 a rokem 2007, nevedlo k významnějšímu snížení provozu na letišti Tarbes, který zůstal stálý s okolo 400 000 cestujících za rok. Uzavření spojů společnosti Ryanair do Pau navíc nevyvolalo v roce 2011 úměrný nebo významný přesun provozu směrem k letišti Tarbes.

570) Po poskytnutí předmětných dotací na zařízení nedošlo ani k výraznějšímu pohybu leteckých společností, které by odcházely z Tarbes do Pau nebo by zavíraly spoje s odletem z Tarbes, aby otevřely spoje do stejných destinací s odletem z Pau. Naopak lze konstatovat, že společnost Air France, která představuje významnou část provozu v Pau, působí na obou letištích zároveň. Sama společnost Ryanair rovněž působila zároveň na obou letištích před tím, než odešla z Pau a zůstala v Tarbes.

571) Z těchto konstatování nelze vyvodit, že dotace na zařízení z roku 2004 a 2009, které umožnily zachovat v činnosti letiště Pau a jeho řádné fungování, neměly žádný dopad na letiště Tarbes. Blízkost obou letišť naznačuje, že takový dopad skutečně existoval v tom smyslu, že letiště Tarbes by bývalo mohlo mít větší provoz, pokud by nedošlo k poskytnutí dotací na zařízení, a pokud by tak činnost letiště Pau musela být úměrně omezena či úplně ukončena. Výše uvedená zjištění pouze ukazují, že mezi činnostmi obou letišť neexistuje zjevná přímá vazba, což potvrzuje závěr, že obě letiště jsou jen nedokonale navzájem nahraditelná, protože jsou zaměřena na odlišné segmenty trhu, a předmětné dotace proto měly jen omezený dopad na hospodářskou soutěž mezi sousedními letišti.

572) Při zohlednění všech těchto pozitivních a negativních prvků celkově vyvolaných předmětnými dotacemi Komise soudí, že dotace na zařízení z roku 2004 a 2009 neovlivnily obchod v míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.

8.2.3.6 ***Nezbytnost a proporcionalita podpory***

573) Jak je uvedeno v bodě odůvodnění 543, dotace na zařízení z roku 2004 a 2009 vykazují vysokou míru intenzity, a to rovnající se 62 % a 88 %. Dostupné podklady ale ukazují, že tyto podpory lze považovat za nezbytné a přiměřené v tom smyslu, že bez těchto podpor by CCIPB nebyla schopna financovat příslušné investice a nebyla by schopna poskytnout příspěvek výrazně přesahující příspěvek, který poskytla.

574) Níže uvedená tabulka uvádí shrnutí výkazu zisků a ztrát letiště Pau za období 2000–2012 a jeho kapacitu samofinancování. Kapacita samofinancování představuje souhrn čistého hospodářského výsledku a nákladů, které nevyvolávají peněžní toky (hlavně odpisy hmotného a nehmotného majetku a rezervy na rizika a náklady). Kapacita samofinancování představuje částky plynoucí z činnosti podniku, které jsou k dispozici pro financování investic, provozního kapitálu podniku, splácení úvěrů, spoření nebo dividend vyplácených akcionářům.

Tabulka 15

Čistý hospodářský výsledek a kapacita samofinancování letiště Pau

(v tisících EUR)

Rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Výnosy	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Náklady	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Čistý účetní výsledek	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

(v tisících EUR)

Rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Kapacita samofinancování	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

Zdroj: dokumenty poskytnuté Francií

575) Tato tabulka ukazuje, že letiště hromadilo ztráty bez přerušení mezi rokem 2003 a rokem 2011 včetně. V roce 2009 dosáhly tyto ztráty téměř jednoho milionu EUR. Během tohoto období dále kolísala kapacita samofinancování letiště mezi […] a […] EUR ročně. V roce 2005, kdy došlo k vyplacení dotace na zařízení z roku 2004, dosáhla kapacita samofinancování pouze výše […] EUR, to znamená velmi nízké úrovně vzhledem k nákladům na práce provedené na pojezdové dráze (2,6 milionu EUR). V roce 2009 a 2010, kdy došlo k vyplacení dotace na zařízení z roku 2009, dosáhla kapacita samofinancování výše […] a […] EUR. Tyto dvě částky leží i po svém sečtení hluboce pod výší nákladů na obnovu dráhy a signalizace (4,7 milionu EUR). Prostředky vytvořené činností letiště tak nebyly natolik dostatečné, aby mohly výrazně přispět na financování těchto investic.

576) Dostupné údaje ukazují, že výsledek plnění rozpočtu letiště po investicích, ale před vyplacením dotací na zařízení, vykazoval částku […] EUR v roce 2005, kdy byly provedeny práce na pojezdové dráze, a částku […] EUR v roce 2009, kdy byla provedena hlavní část prací na obnově dráhy a signalizace. Tyto údaje je nutno srovnat s čistými hospodářskými výsledky letiště po vyplacení dotací, tj. částkou […] EUR v roce 2005 a částkou […] EUR v roce 2009. Financování předmětných investic v plném rozsahu nebo jen jejich významné části z vlastních zdrojů letiště by tak výrazně prohloubilo jeho již značné ztráty.

577) Vzhledem k dlouhodobě vytvářeným ztrátám je dále málo pravděpodobné, že by CCIPB byla schopna financovat významnou část předmětných investic zvýšením svého zadlužení, které dosahovalo výše […] EUR v roce 2005 a výše […] EUR v roce 2009.

578) Dotace z roku 2004 a 2009 tak byly nezbytné pro provedení investic, které financovaly. Řečeno jinými slovy, měly motivační účinek, protože CCIPB by bez nich k těmto investicím nepřistoupila. Dodržují navíc zásadu proporcionality, protože CCIPB zřejmě nemohla výrazně navýšit svůj příspěvek na financování těchto investic.

8.2.3.7 *Závěr k dotacím na zařízení z roku 2004 a 2009*

579) Z důvodů vysvětlených v bodech odůvodnění 537 až 578 Komise soudí, že dotace na zařízení z roku 2004 a 2009 představují podpory slučitelné s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.

580) Tento závěr je založen na kritériích uvedených v pokynech z roku 2005 pro investiční podpory letištím. Není jím dotčeno žádné posouzení případných budoucích investičních podpor ve prospěch letiště Pau, které by Komise mohla být nucena provést v budoucnosti na základě nových pokynů.

9. **ZÁVĚRY**

581) S ohledem na výše uvedené Komise konstatuje, že Francie provedla protiprávně dotace na zařízení z roku 2004 a 2009 porušením čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie ([136]). Nicméně se u dotací na zařízení z roku 2004 a 2009 jedná o podpory slučitelné s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.

582) Dotace uvedené v prvních dvou řádcích tabulky č. 3, které financovaly úkoly v oblasti výsadních pravomocí státu, nepředstavují státní podporu.

583) Ostatní dotace uvedené v tabulce č. 3 byly poskytnuty správci letiště Pau před dnem 12. prosince 2000. Toto rozhodnutí se jich proto netýká ([137]).

([136]) Viz bod odůvodnění 536

([137]) Viz body odůvodnění 489 a 490.

584) Komise dále konstatuje, že jednotlivé smlouvy o letištních a marketingových službách uzavřené mezi CCIPB a společnostmi Ryanair, AMS a Transavia, které jsou předmětem formálního vyšetřovacího řízení, obsahují poskytnutí státní podpory, která byla provedena porušením čl. 108 odst. 3 SFEU a je neslučitelná s vnitřním trhem.

Navrácení

585) Podle ustálené judikatury platí, že jakmile Komise prokáže, že určitá podpora není slučitelná s vnitřním trhem, má pravomoc donutit dotčený členský stát ke zrušení nebo úpravě této podpory ([138]).

586) Podle článku 14 nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES ([139]), *„je–li v případech protiprávní podpory přijato záporné rozhodnutí, Komise rozhodne, že dotyčný členský stát učiní všechna nezbytná opatření, aby příjemce podporu navrátil (dále jen ‚rozhodnutí o navrácení'). Komise nebude vyžadovat navrácení podpory, pokud by to bylo v rozporu s obecnými zásadami práva Společenství*". Podle ustálené judikatury Soudního dvora v případě, že Komise prohlásí podporu za neslučitelnou s vnitřním trhem, je cílem povinnosti uložené členskému státu obnovení dřívějšího stavu ([140]). V tomto ohledu považuje Soudní dvůr cíl za dosažený, jakmile příjemci vrátí částky protiprávně poskytnuté v rámci podpory, a ztrácí tak výhodu, již měli oproti svým konkurentům. Tím dojde k návratu do stavu před vyplacením podpory ([141]).

587) V tomto konkrétním případě se ukazuje, že žádná obecná zásada práva Unie zřejmě není v rozporu s navrácením protiprávních a neslučitelných podpor, které byly zjištěny v rámci tohoto rozhodnutí. Francie a ani žádná zúčastněná strana zejména neposkytly žádné argumenty v tomto smyslu.

588) Francie proto musí přijmout všechna nezbytná opatření, aby od společností Ryanair, AMS a Transavia získala zpět podpory poskytnuté protiprávně prostřednictvím předmětných smluv.

589) Částky podpory, které je nutno získat zpět u každé smlouvy, se stanoví následovně. Každá zkoumaná transakce (tvořená případně smlouvou o letištních službách a smlouvou o marketingových službách) je považována za transakci, jež vedla k určité roční výši podpory ([142]), a to každý rok plnění smluv tvořících transakci. Každá z těchto částek se vypočítává na základě negativní části inkrementálního toku (příjmy po odečtení nákladů) předvídatelného v okamžiku uzavření transakce, jak je uveden v tabulkách č. 7 až 12. Tyto částky odpovídají částkám, s jejichž odečtením od částky vynaložené na marketingové služby by bylo nutno počítat každý rok (či které by bylo nutno přidat k letištním poplatkům a poplatkům za pozemní odbavení účtovaným leteckým společnostem), aby čistá aktualizovaná hodnota smlouvy byla pozitivní, čili jinými slovy, aby tato smlouva byla v souladu se zásadou subjektu v tržním hospodářství.

590) Za účelem zohlednění skutečného zvýhodnění, jehož se dostalo letecké společnosti a jejím dceřiným společnostem plněním smluv, lze částky uvedené v předchozím bodě odůvodnění upravit na základě důkazů předložených Francii podle i) rozdílu mezi na jedné straně skutečnými platbami, jak byl zjištěny *ex post*, provedenými leteckou společností

([138]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 12. července 1973 ve věci C-70/72, *Spolková republika Německo* v. *Komise*, Sb. rozh. 1973, s. 00813, bod č. 13.

([139]) Nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES, Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1.

([140]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 14. září 1994 ve spojených věcech C-278/92, C - 279/92 a C-280/92, *Španělsko* v. *Komise*, Sb. rozh. 1994, s. I-4103, bod č. 75.

([141]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 17. června 1999 ve věci C-75/97, *Belgie* v. *Komise*, Sb. rozh. 1999, s. I-03671, body č. 64 až 65.

([142]) Jak je vysvětleno v analýze existence hospodářského zvýhodnění v jednotlivých smlouvách, podpora je výsledkem obousměrných toků mezi CCIPB a společnostmi Ryanair nebo Ryanair/AMS. Tyto toky mají různou četnost a v některých případech se jedná o nepřerušované toky nebo o toky, jejichž četnost plateb nelze při uzavírání smluv přesně předvídat. Týká se to úhrady letištních poplatků. Pro analýzu existence hospodářského zvýhodnění jsou ale rozhodující výhledové inkrementální toky. Z podnikatelského plánu Transavia a z návrhů přepracovaných inkrementálních podnikatelských plánů, které předložila Francie, vyplývá, že by v tomto případě postup rozumného subjektu v tržním hospodářství spočíval v tom, že by ve spojení s jednotlivými smlouvami stanovil výhledové inkrementální toky na ročním základě. Je proto logické, aby částky podpory vyplývající z jednotlivých smluv byly rovněž stanoveny na ročním základě. Tyto částky podpory totiž odpovídají úhrnným částkám, které by subjekt v tržním hospodářství při vyjednávání jednotlivých smluv požadoval, aby mu společnosti Ryanair/AMS platily každý rok navíc k letištním poplatkům a poplatkům za pozemní odbavení za jinak stejných podmínek (zejména co se týče plateb za marketing), aby se smlouva stala ziskovou.

za poplatek za přistání, poplatek za cestující a za pozemní odbavení na základě smlouvy o letištních službách a na druhé straně výhledovými toky (*ex ante*), které odpovídají těmto příjmovým položkám a jsou uvedeny v tabulkách č. 7 až 12, a podle ii) rozdílu mezi na jedné straně skutečně provedenými platbami za marketingové služby, jak byly zjištěny *ex post*, ve prospěch letecké společnosti nebo jejích dceřiných společností v rámci plnění smlouvy o marketingových službách a na druhé straně odpovídajícími výhledovými náklady na marketingové služby (*ex ante*), jak jsou uvedeny v tabulkách č. 7 až 12.

591) Komise navíc soudí, že skutečné zvýhodnění, kterého se dostalo letecké společnosti, je omezeno na skutečnou dobu plnění příslušné smlouvy. Po vypovězení každé smlouvy neobdržela totiž společnost Ryanair/AMS platby v rámci těchto smluv a neměla přístup k letištní infrastruktuře a k pozemnímu odbavení na základě plnění těchto smluv. Částky podpory vypočítané výše uvedeným způsobem a spojené s danou smlouvou se proto snižují na nulu v letech, v nichž smlouva přestala být plněna (zejména z důvodu jejího předčasného vypovězení společnou dohodou smluvních stran).

592) Částky podpory, které je nutno získat zpět od společností Ryanair a AMS u určitých smluv, jež nedospěly až ke svému konci, je proto nutno snížit na nulu za období ode dne jejich skutečného konce plnění do dne jejich konce plnění stanoveného při uzavření dané smlouvy. Tato poznámka platí pro smlouvy ze dne 28. ledna 2003, 30. června 2005 a 25. září 2007 a rovněž pro dva dodatky ke dvěma posledně jmenovaným smlouvám.

593) Tabulka č. 16 uvádí údaje o částkách, na jejichž základě se vypočítávají částky, které je nutno získat zpět. Tyto částky se skládají z negativní části inkrementálních toků (příjmy po odečtení nákladů), jak byly stanoveny v rámci uplatnění zásady subjektu v tržním hospodářství, se snížením u smluv se společnostmi Ryanair a AMS v rocích, kdy tyto smlouvy nebyly plněny až do konce ([143]).

([143]) Pokud jde o smlouvu o spoji Pau – Londýn ze dne 28. ledna 2003, vzhledem k jejímu skutečnému uplynutí dne 30. června 2005 se částky podpory, které byly obdrženy na základě plnění této smlouvy, rovnají nule za roky 2006 až 2008 včetně. Za rok 2005 odpovídá částka podpory negativní části výhledového inkrementálního toku vypočítaného pro tento rok, která je upravena o faktor odpovídající části roku 2005, během níž byla smlouva skutečně plněna. Stejný postup byl uplatněn na smlouvy ze dne 30. června 2005, které přestaly být skutečně plněny dne 1. ledna 2009 (z důvodu dodatku ze dne 16. června 2009). Tento postup byl rovněž uplatněn na tento dodatek ze dne 16. června 2009, na smlouvu ze dne 25. září 2007 a na dodatek ze dne 16. června 2009, kterým se mění posledně uvedená smlouva, která přestala být skutečně plněna dne 30. března 2010, kdy vstoupila v platnost nová smlouva o spojích do Londýna, Charleroi a Beauvais. Částky uvedené v tabulce č. 16 lze přesto upravit pro výpočet částek, které je nutno získat zpět – viz bod odůvodnění 589.

Tabulka 16

Údaje o částkách, které je nutno získat zpět

(v EUR)

Identifikace příjemce	Smlouvy	Orientační částka podpory obdržené v rámci plnění jednotlivých smluv ([1])									Orientační částka podpory k vrácení (Jistina)
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Ryanair	Londýn – 28. ledna 2003	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]							[300 000–599 999]
Ryanair/AMS	Londýn – 30. června 2005			[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]				
	Dodatek ze dne 16. června 2009 ke smlouvě ze dne 30. června 2005 (Londýn)							[0–99 999]	[0–99 999]		
	Charleroi – 25. září 2007					[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]		
	Dodatek ze dne 16. června 2009 ke smlouvě ze dne 25. září 2007 (Charleroi)							[0–99 999]	[0–99 999]		
	Bristol – 17. a 31. března 2008						[0–99 999]				
	Bristol – 16. června 2009							[0–99 999]			
	Londýn, Charleroi a Beauvais – 28. ledna 2010								[300 000–599 999]	[100 000–299 999]	
	Celkem (Ryanair/AMS)			[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]	[600 000–999 999]	[100 000–299 999]	[1 500 000–2 199 999]
Transavia	Amsterdam – 23. ledna 2006				[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]				[300 000–599 999]

([1]) Pokud jde o výpočet úroků, za den vyplacení podpory je považován den 31. prosince příslušného roku. Viz bod odůvodnění 597.

594) Jak je vysvětleno v bodě odůvodnění 290, Komise soudí, že pro účely uplatnění pravidel pro státní podporu tvoří společnosti Ryanair a AMS jedinou hospodářskou entitu a že smlouvy o marketingových službách a smlouvy o letištních službách uzavřené současně je nutno považovat za jedinou obchodní transakci mezi touto entitou a CCIPB. Komise proto soudí, že společnosti Ryanair a AMS jsou solidárně odpovědny za vrácení celé částky podpory získané na základě smluv uzavřených od roku 2005 do roku 2010 v celkové orientační kapitálové výši [1 500 000 – 2 199 999] EUR. Pouze společnost Ryanair je naopak odpovědna za vrácení podpory obsažené ve smlouvě ze dne 28. ledna 2003, jejíž kapitálová výše dosahuje orientační částky [300 000 – 599 999] EUR, protože tato smlouva byla uzavřena přímo mezi CCIPB a společností Ryanair, aniž by společnost AMS do této transakce zasáhla.

595) Podpora skutečně vyplacená v období 2006–2009 na základě smlouvy o letištních a marketingových službách uzavřené dne 26. ledna 2006 mezi CCIPB a společností Transavia dosahuje orientační výše [300 000 – 599 999] EUR.

596) Francouzské orgány získají zpět výše uvedené částky do 4 měsíců ode dne oznámení tohoto rozhodnutí.

597) Francouzské orgány dále v souladu s kapitolou V nařízení Rady (ES) č. 794/2004 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES ([144]), připočtou navíc k výši podpory úroky z navrácení, které se účtují ode dne, kdy byla podniku předmětná podpora dána k dispozici, tj. od každého dne provedení platby podpory, a až do dne skutečného navrácení ([145]). Vzhledem k tomu, že v tomto konkrétním případě jsou toky, které tvoří tyto podpory, složité, dochází k nim několikrát za rok a u některých kategorií příjmů dokonce průběžně, se Komise domnívá, že lze u výpočtu úroků z navrácení souhlasit se stanovením okamžiku vyplacení dotčených podpor na konec roku, tj. 31. prosince každého dotčeného roku.

598) V souladu s judikaturou v případě, že se členský stát setká s nepředvídatelnými potížemi nebo s okolnostmi, se kterými Komise nepočítala, může tyto potíže oznámit Komisi spolu s návrhy odpovídajících úprav, aby je Komise posoudila. V takovém případě spolupracují Komise a členský stát v dobré víře s cílem nalézt řešení těchto potíží při plném dodržení ustanovení ([146]) SFEU.

599) Komise vyzývá Francii, aby ji bezodkladně informovala o každém problému, se kterým se setká při provádění tohoto rozhodnutí,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Státní podpora poskytnutá protiprávně Francií v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie ve prospěch společnosti Ryanair na základě smlouvy o letištních službách a marketingových službách uzavřené dne 28. ledna 2003 Obchodní a průmyslovou komorou Pau-Béarn (Chambre de commerce et d'industrie de Pau-Béarn) se společností Ryanair, která se týká spoje Pau – Londýn Stansted, je neslučitelná s vnitřním trhem.

2. Tato opatření, která obsahují státní podporu, byla protiprávně provedena Francií zároveň ve prospěch společností Ryanair a Airport Marketing Services v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie a jsou neslučitelná s vnitřním trhem:

a) smlouva o letištních službách uzavřená dne 30. června 2005 Obchodní a průmyslovou komorou Pau-Béarn se společností Ryanair a smlouva o marketingových službách uzavřená ve stejný den Obchodní a průmyslovou komorou Pau-Béarn se společností Airport Marketing Services týkající se spoje Pau – Londýn Stansted;

b) dodatek ze dne 16. června 2009 ke smlouvě o marketingových službách uzavřené dne 30. června 2005 Obchodní a průmyslovou komorou Pau-Béarn se společností Airport Marketing Services týkající se spoje Pau – Londýn Stansted;

c) dopis Obchodní a průmyslové komory Pau-Béarn společnosti Ryanair ze dne 25. září 2007, kterým se rozšiřují na spoj Pau – Charleroi podmínky smlouvy o letištních službách uzavřené dne 30. června 2005 Obchodní a průmyslovou komorou Pau-Béarn se společností Ryanair, a smlouva o marketingových službách uzavřená ve stejný den Obchodní a průmyslovou komorou Pau-Béarn se společností Airport Marketing Services;

([144]) Nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ze dne 21. dubna 2004, kterým se provádí nařízení Rady (ES) č. 659/1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 140, 30.4.2004, s. 1).
([145]) Viz čl. 14 odst. 2 výše uvedeného nařízení (ES) č. 659/1999.
([146]) Viz například rozsudek ve věci C-94/87, *Spolková republika Německo* v. *Komise*, [1989], Sb. rozh. 175, bod č. 9, a rovněž rozsudek ve věci C-348/93, *Italská republika* v. *Komise*, [1995]. Sb. rozh. 673, bod č. 17.

d) dodatek ze dne 16. června 2009 ke smlouvě o marketingových službách uzavřené dne 25. září 2007 Obchodní a průmyslovou komorou Pau-Béarn se společností Airport Marketing Services;

e) dopis Obchodní a průmyslové komory Pau-Béarn společnosti Ryanair ze dne 17. března 2008, kterým se rozšiřují na spoj Pau – Bristol podmínky smlouvy o letištních službách uzavřené dne 30. června 2005 Obchodní a průmyslovou komorou Pau-Béarn se společností Ryanair, a smlouva o marketingových službách uzavřená dne 31. března 2008 Obchodní a průmyslovou komorou Pau-Béarn se společností Airport Marketing Services, která se týká stejného spoje;

f) dopis Obchodní a průmyslové komory Pau-Béarn společnosti Ryanair ze dne 16. června 2009, kterým se rozšiřují na spoj Pau – Bristol podmínky smlouvy o letištních službách uzavřené dne 30. června 2005 Obchodní a průmyslovou komorou Pau-Béarn se společností Ryanair, a smlouva o marketingových službách uzavřená ve stejný den Obchodní a průmyslovou komorou Pau-Béarn se společností Airport Marketing Services, která se týká stejného spoje;

g) smlouva o marketingových službách uzavřená dne 28. ledna 2010 Obchodní a průmyslovou komorou Pau-Béarn se společností Airport Marketing Services, která se týká spojů Pau – Londýn, Pau – Charleroi a Pau – Beauvais, a zjištěná „implicitní" smlouva o letištních službách ([147]).

3. Státní podpora poskytnutá protiprávně Francií v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie ve prospěch společnosti Transavia na základě smlouvy o letištních a marketingových službách uzavřené dne 23. ledna 2006 Obchodní a průmyslovou komorou Pau-Béarn se společností Transavia je neslučitelná s vnitřním trhem.

Článek 2

1. Dotace na zařízení z roku 2004 a 2009, které provedla Francie ve prospěch Obchodní a průmyslové komory Pau-Béarn ve výši 5,8 milionu EUR, představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie a Francie je poskytla v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie.

2. Podpory uvedené v odstavci 1 tohoto článku představují státní podporu slučitelnou s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 3

1. Francie je povinna vymoci si od příjemců podpory uvedené v článku 1.

2. Částky, které mají být navráceny, jsou úročeny za období od data, kdy byly dány příjemcům k dispozici, do data jejich skutečného navrácení.

3. Úroky se počítají ze základu složeného v souladu s kapitolou V nařízení (ES) č. 794/2004 a nařízením Komise (ES) č. 271/2008 ([148]), kterým se mění nařízení (ES) č. 794/2004.

4. Francie zruší s účinkem ode dne přijetí tohoto rozhodnutí všechny neprovedené platby podpory uvedené v článku 1.

Článek 4

1. Navrácení podpor uvedených v článku 1 se provede s okamžitým účinkem.

2. Francie provede toto rozhodnutí ve lhůtě čtyř měsíců ode dne jeho oznámení.

Článek 5

1. Do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí poskytne Francie Komisi tyto informace:

a) částky podpory, jež je nutno vymoci podle článku 3;

b) výpočet úroků z navrácení;

([147]) Viz bod odůvodnění 286.
([148]) Nařízení Komise (ES) č. 271/2008 ze dne 30. ledna 2008, kterým se mění nařízení (ES) č. 794/2004, kterým se provádí nařízení Rady (ES) č. 659/1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 82, 25.3.2008, s. 1).

c) podrobný popis již přijatých a plánovaných opatření pro dosažení souladu s tímto rozhodnutím;

d) doklady prokazující, že příjemcům bylo nařízeno podpory vrátit.

2. Francie bude Komisi informovat o vývoji vnitrostátních opatření přijatých s cílem vykonat toto rozhodnutí až do úplného navrácení podpor uvedených v článku 1. Na pouhou žádost Komise předloží neprodleně informace o již přijatých a plánovaných opatřeních pro splnění tohoto rozhodnutí. Rovněž poskytne podrobné informace o částkách podpory a úroků, které již byly získány od příjemců zpět.

Článek 6

Toto rozhodnutí je určeno Francouzské republice.

V Bruselu dne 23. července 2014.

Za Komisi

Joaquín ALMUNIA

místopředseda